Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 26 / 07. JUNI 2023

F1: Verstappen gewinnt Spanien-GP

Mercedes top, Ferrari Flop

56 Seiten

Rallycross-WM in Portugal

Loeb mit Retro-Lancia im Finale

Vortest 24h-Rennen Le Mans

Last-minute-BOP sorgt für Ärger

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 26

Rallye-WM auf Sardinien

Neuville und Lappi kontern Toyota aus

Superbike-WM in Misano

Bautista rast weiter von Erfolg zu Erfolg

Formel E in Jakarta

Erster Maserati-Sieg durch Maxi Günther

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen siegt vor erstarktem Mercedes-Duo **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Barcelona **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 So gut funktionieren die diversen Auto-Upgrades **S. 10**
Formelsport Weitere News, F2 und F3 in Barcelona **S. 12**
IndyCar Palou siegt in Detroit und baut die Führung aus **S. 15**
Formel E Wehrlein und Günther gewinnen in Indonesien **S. 16**
Sportwagen Mercedes-Triumph bei GTWC in Le Castellet **S. 18**
Sportwagen Le-Mans-Vortest und weitere aktuelle News **S. 20**
Historie Perfekter Rennwagen: Porsche 917/30 von 1973 **S. 24**
Rallye-WM Hyundai feiert Doppel-Erfolg auf Sardinien **S. 26**
Rallye WRC2-Drama und mehr Hintergründe aus der Szene **S. 30**
Rallycross-WM Kristoffersson direkt wieder Auftaktsieger **S. 32**
Tourenwagen DTM-Update, BTCC und Co., NASCAR **S. 34**

Motorrad:

Superbike-WM Bautista auch in Misano dreimal in Front **S. 38**
Superbike-WM Ergebnisse Misano und weitere News **S. 40**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Mugello **S. 42**
IDM Dramen und Triumphe beim Event in Oschersleben **S. 44**
Straßensport JuniorGP/Moto2-EM und Isle of Man TT **S. 46**
Motocross-WM Herlings nach Sieg näher an Prado dran **S. 48**
Offroad Speedway-WM, Enduro-WM und weitere News **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

FERRARI

20 Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans: Generalprobe mit Diskussionspotenzial

EISELE

44 IDM in Oschersleben: Bestes Wetter, beste Unterhaltung

32 Rallycross-Weltmeisterschaft in Montalegre: Saisonstart nach neuem Regelwerk

RED BULL

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Jetzt ist passiert, was alle befürchtet hatten: In Le Mans ist ein Streit um die BOP in der Topklasse entbrannt. Ist der Ärger berechtigt oder vorgeschoben?

Als ich am Mittwochabend letzter Woche die neue BOP für die WM-Topklasse in die Finger bekam, war ich ehrlich gesagt geschockt. Aus mehreren Gründen: Erstens war sofort ersichtlich, dass ACO und FIA von ihrem ursprünglichen BOP-Plan abgewichen waren. Die neue Einstufung ist eine markenbezogene BOP, die es laut interner Regeln gar nicht geben sollte. Gleichzeitig verzurrt sie die Kräfteverhältnisse zwischen LMH (WEC) und LMDh (IMSA) neu, was prinzipiell angemessen erscheint. Was mich aber besonders irritierte, war der hohe Gewichtszuschlag für Toyota, die fast 40 Kilo zuladen müssen. So ein scharfer Einschnitt so kurz vor dem wichtigsten Saisonrennen in Le Mans ist gefährlich, denn das Mehrgewicht schlägt nicht nur auf die Performance durch, sondern auch auf den Bremsen- und Reifenverschleiß.

Dazu schien der BOP-Penalty für Toyota generell zu groß zu sein, denn unter Experten herrscht Einigkeit darüber, dass Toyota eben keinen Fahrzeug-spezifischen Vorteil hat, sondern auf der operativen Seite (Boxenstopps, Strategie) und bei der Reifennutzung besser aufgestellt ist als die Verfolger. Aber das sind Performance-Faktoren zweiter Ordnung, die etwas mit Teamqualität und Erfahrung zu tun haben. Diese Aspekte sollten ausdrücklich nicht Teil der BOP sein, wie uns ACO und FIA in Sebring erklärten: Bei der BOP solle es primär nur darum gehen, die Performance-Potenziale der Fahrzeuge anzugleichen.

Als ich letzten Freitag bei der Technischen Abnahme in der Stadt den ACO-Präsident Pierre Fillon traf, zückte der auf meine kritische Nachfrage den Stift und malte ein Rechteck in meinen Notizblock: Das sei das zu erwartende Performance-Fenster der Topklasse. Toyota läge darüber, Ferrari wäre drin, aber weit oben, Cadillac und Porsche ein gutes Stück dahinter, Peugeot am Ende der Skala.

Will sagen: Eine Plattform-BOP, wo man jedem Hersteller zum Beispiel in der LMH-Klasse einfach 20 Kilo aufbrummt, hätte das Problem nicht behoben. Deshalb die Mischform-Neueinstufung mit vier Zielen: Ferrari näher an Toyota zu bringen und beide übers Gewicht nach unten zu ziehen, gleichzeitig Porsche näher an Cadillac zu bringen und beide LMDh-Marken näher an die LMH von Toyota und Ferrari heranzuführen. Okay, kann man ja so sehen, damit würde das Rennen in Le Mans spannender und ausgeglichener, und die Fans wird es freuen.

Trotzdem bleibe ich skeptisch, weil man Toyota für etwas abstraft, was nicht Teil der BOP hätte sein sollen: Überlegene Teamqualität und herausragende Reifennutzung. Der Technikchef eines LMDh-Herstellers sagte mir wörtlich: „Wenn ich zehn Tage vor Le Mans 40 Kilo zuladen müsste, hätte ich ein wirklich schlechtes Gefühl.“ Denn normalerweise müsste man so einen großen Schritt über einen Ausdauertest neu abprüfen. Daher verstehe ich, dass man bei Toyota fuchsteufelswild ist.

Marcus Schurig
Redakteur

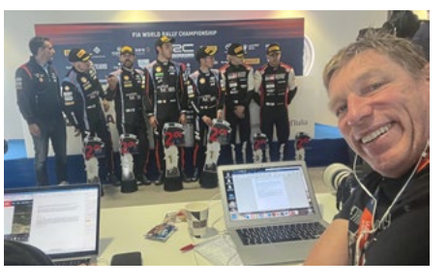
FIMSPEEDWAY.COM

50 **Speedway-WM in Prag: Dritter Grand Prix mit viel Action**

MSa-Paddock

PERSÖNLICHES FORMEL-1-FINALE
MSa-Reporterin Bianca Leppert begleitet zwei bis drei Formel-1-Grands-Prix im Jahr. Nach Aserbaidschan war sie mit Michael Schmidt nun in Spanien. Damit endete die Formel-1-Saison schon im Juni für sie. Es bleiben aber noch viele GT3-Rennen.

LEERER PRESSESAAL AM MONTAG
Es ist eine Ehre, für MSa aus Le Mans zu berichten, aber das hat auch Nachteile: Am Montag, dem MSa-Redaktionsschluss, fanden sich im Pressezentrum von Le Mans nur vier Kollegen ein – der Rest hatte frei.



WILLKOMMEN IM TROCKENEN
Die Siegerehrung der Rallye Sardinien musste wegen starkem Regen im geschlosssenen Raum stattfinden. Die Sieger bekamen ihre Pokale im überfüllten Presseraum überreicht. In der ersten Reihe: Unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn.

FACHSIMPELN IN MISANO
MSa-Reporter Imre Paulovits war bei der Superbike-WM in Misano. Mit Bonovo-action-Eigentümer Jürgen Röder fand er einen Gleichgesinnten zum Thema Classic Bikes und fachsimpelte mit ihm in der Rennpause.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Auferstehung

Max Verstappen war beim GP Spanien nicht zu schlagen. Die eigentlich interessanten Geschichten wurden dahinter geschrieben. Mercedes feierte ein Doppel-Podium, Ferrari und Aston Martin rätselten, warum sie im siebten Rennen der Saison so hinterherhinkten.

Von: **Bianca Leppert**

Warum wollte Red Bull Max Verstappen einbremsen?

Max Verstappen war das gesamte Wochenende auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya in einer eigenen Liga. Das zeigten nicht nur die drei Trainingsbestzeiten, die Pole-Position und schließlich der Rennsieg mit 24 Sekunden Vorsprung vor Mercedes-Pilot Lewis Hamilton. Auch die Konkurrenz wusste spätestens nach den Longruns am Freitag, dass der Holländer sowieso nicht mal annähernd zu stoppen ist.

Im Rennen stellte er das eindrücklich unter Beweis. 66 Runden lang diktierte er das Tempo und feierte einen Start-Ziel-Sieg. Dabei kam der zweimalige Weltmeister eigentlich zu keinem Zeitpunkt wirklich unter Druck. Auf Medium-Reifen gestartet – anders als die meisten im Feld – ließ er sich am Start nicht von Carlos Sainz im Ferrari nervös machen, der mit den weichen Gummis von Platz 2 ins Rennen ging. Den Versuch eines Angriffs des Spaniers wehrte Verstappen in der ersten Kurve mit Leichtigkeit ab.

Lediglich in einer Phase des Rennens wurde man am Kommandostand von Red Bull ein bisschen nervös. Und zwar, als ihr Schützling im Laufe des Rennens zweimal in Kurve 5 und einmal in Kurve 10 die weiße Linie überfuhr. In Runde 59, also sieben Umläufe vor Schluss, bekam Verstappen schließlich die Verwarnungs-Flagge gezeigt. Beim vierten Vergehen wäre eine Strafe von fünf Sekunden fällig gewesen. Wobei die ihm wohl keinen Schrecken eingejagt hätte, schließlich war Hamilton weit genug weg. Sein Team ermahnte ihn allerdings, doch bitte auf die weiße Linie zu achten. Verstappen blieb cool und drehte im 61. Umlauf trotzdem die schnellste Rennrunde in 1.16,330 Minuten.

„Okay, kannst du es nun innerhalb der weißen Linie nach Hause fahren?“, hieß es danach am Funk.Verstappen blieb gewohnt lässig. „Auf manchen Strecken passiert das etwas schneller, und ich hatte mit den härteren Reifen ein wenig zu kämpfen“, sagte der WM-Führende. Bei Red Bull war man ihm nicht böse, dass er danach auch noch einen Versuch für die schnellste Runde probierte. „Nach dem Rennen habe ich mit Helmut bereits darüber gelacht. Es ist also keiner böse“, sagte Verstappen.

Ist Mercedes wieder zurück im Geschäft?

George Russell und Lewis Hamilton holten beim Großen Preis von Spanien die Plätze 2 und 3 und damit gleich ein Doppel-Podium. Das gelang der Mannschaft zuletzt in Brasilien im Jahr 2022. In Barcelona war man ganz klar zweite Kraft hinter Red Bull und machte einen deutlichen Sprung nach vorn. Vor allem die Aufholjagd von George Russell, der von Platz 12 auf 3 fuhr, war beeindruckend. Der Engländer spürte schon nach zwei Runden, welches Potenzial an diesem Tag im W14 steckte. Auch wenn er sich vorher eher Platz 5 oder 6 ausgerechnet hatte.

Für Mercedes war es eine Bewährungsprobe. Schließlich hatte man in Monaco ein fast runderneuertes Auto mit einer neuen Seitenkasten-Philosophie an den Start gebracht, wusste aber, dass erst auf einer Strecke wie dem Circuit de Catalunya klar würde, wo man steht. Das Upgrade am W14 scheint also zu funktionieren. „Ich bin sehr zufrieden“, resümierte Teamchef Toto Wolff. „Wir haben so viel Arbeit in das Auto gesteckt. Es waren mutige Entscheidungen, weil wir die Vorderradaufhängung komplett verändert und das aerodynamische Konzept umgeworfen haben. Ich habe gesagt, es kann sein, dass wir erst einen Schritt

Start-Ziel-Sieg: Max Verstappen wehrt Carlos Sainz in der ersten Kurve ab. Danach verkommt der GP zu einer Solo-Fahrt des Red-Bull-Stars

WILHELM

Ferrari im Nirgendwo: Die Strecke in Barcelona deckt schonungslos die Schwachstellen der roten Autos auf. Der SF-23 frisst die Reifen wie der Haas

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

von Mercedes

WILHELM

Bestes Saisonergebnis für Mercedes: Lewis Hamilton und George Russell holen ein Doppelpodest. Aston Martin erlebt dagegen einen Rückschlag

zurück machen. Im Moment ist es ein bisschen wie bei Jugend forscht. Aber am Renntag ist das heute gut aufgegangen."

Am Freitag hatte es nämlich noch nicht so vielversprechend ausgesehen. Da musste Mick Schumacher im Simulator noch bis in die Nacht Unterstützung leisten, um die optimale Abstimmung zu finden. „Das Auto ist nach wie vor ein bisschen eine Überraschungskiste", sagte Wolff. „Ich bin mir auch nicht sicher, ob es bei zehn Grad wärmeren Temperaturen nicht wieder schlechter ist. Ich will es aber auch nicht schlechtreden. Es war das beste Ergebnis in diesem Jahr. Die Entwicklungsrichtung stimmt, es geht bergauf. Aber es ist wie ein Aktienkurs, da kann es auch mal Rückschläge geben."

Deshalb kann man auch nicht davon sprechen, dass man auf Red-Bull-Niveau wäre. Dazu ist die Lücke zu groß. Hamilton hofft, dass man die bis Ende des Jahres oder spätestens zur neuen Saison schließen kann. Zumal auch Aston Martin und Ferrari noch da sind. „Die waren dieses Mal weiter weg von ihrer Pace als sonst", sagte Russell.

Was war mit Ferrari los?

Am Samstag hui, am Sonntag pfui. So könnte man überspitzt die Form von Ferrari zusammenfassen. Carlos Sainz überzeugte in der Qualifikation mit Platz 2, im Rennen fiel er immer weiter zurück und musste sich sowohl von beiden Mercedes-Piloten als auch von Sergio Pérez im Red Bull aufschnupfen lassen. „Unser größtes Problem ist die Unbeständigkeit. Sie ist nicht zu erklären", sagte Teamchef Frédéric Vasseur. Bei Sainz lief es im ersten Stint auf Soft-Reifen gut, mit Medium-Reifen ging es danach bergab, und am Ende erholten sich die Zeiten auf den harten Gummis wieder.

Charles Leclerc erlebte bereits in der Qualifikation ein Desaster und flog in Q1 raus. Am Morgen tauschte man quasi das gesamte Heck aus, was zum Start aus der Boxengasse führte. Am Ende kam er nicht mal in die Punkte. Auch bei Leclerc war es ein Auf und Ab. Taugt das Upgrade mit den Seitenkästen mit Red-Bull-Elementen, das man in Barcelona brachte, also nichts? „Es ist ein Schritt vorwärts beim Potenzial des Autos", bilanziert Vasseur. „Aber im Rennen haben wir immer noch die gleichen Probleme wie vorher. Wir schaffen es nicht, gleichmäßig schnelle Runden zu drehen."

Warum ging Fernando Alonsos Heimspiel schief?

Aston Martin bekam in Spanien den ersten Dämpfer der Saison. Lance Stroll wurde Sechster, Fernando Alonso ausgerechnet vor den spanischen Fans nur Siebter. Dabei schien er zuvor ein Abo aufs Podium abgeschlossen zu haben. Allerdings konnte keiner direkt nach dem Rennen so richtig benennen, warum den grünen Autos der Speed fehlte: „Wir haben versucht, mit unserer Strategie länger zu fahren und hofften, dass sich das später mit frischeren Reifen auszahlen würde, aber unsere Konkurrenten hatten etwas mehr Tempo. Ich denke, die Plätze 6 und 7 waren das Maximum für uns." Ob es das Streckenlayout, das Upgrade, die Fahrzeugabstimmung oder die Tatsache war, dass die Gegner mit ihren neuen Teilen einen größeren Schritt gemacht hatten? „Je nach Temperatur hat der gleiche Reifentyp mal besser, mal weniger funktioniert", wunderte sich Teamchef Mike Krack. Seine Forderung: „Wir müssen verstehen warum."

Wo ist Nico Hülkenberg abgeblieben?

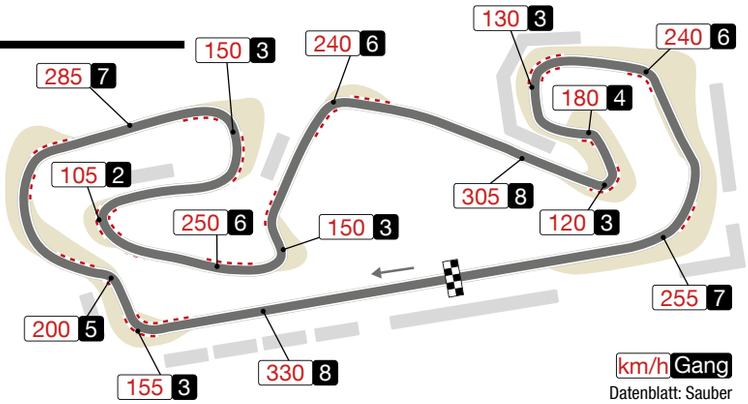
Wenn man wie Nico Hülkenberg im Haas von Startplatz 7 ins Rennen geht, erhofft man sich, dass es ein bisschen nach vorne geht. Bei dem Deutschen war das Gegenteil der Fall. Er stürzte auf Rang 15 ab. Das Problem: Er musste wie Teamkollege Kevin Magnussen dreimal stoppen. Die beiden waren die Einzigen im Feld: „Es war hart. Leider war der Reifenabbau bei uns sehr hoch. Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob wir über eine Runde konkurrenzfähig sind, aber in den Longruns müssen wir noch einige Hausaufgaben machen und Pace finden." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP SPANIEN: 7. VON 22 LÄUFEN, 4. JUNI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,657 km**
Runden:	**66**
Distanz:	**307,236 km**
Zuschauer:	**126 000**
Wetter:	**23 Grad, bedeckt**
Topspeed Qualifikation:	**333,7 km/h (Hülkenberg)**
Topspeed Rennen:	**346,4 km/h (Magnussen)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**73 %**
Distanz Pole – 1. Kurve:	**613 m**
Führungswechsel:	**0**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	5	170
2.	Pérez	2	117
3.	Alonso		99
4.	Hamilton		87
5.	Russell		65
6.	Sainz		58
7.	Leclerc		42
8.	Stroll		35
9.	Ocon		25
10.	Gasly		15
11.	Norris		12
12.	Hülkenberg		6
13.	Piastri		5
14.	Bottas		4
15.	Zhou		4
16.	Tsunoda		2
17.	Magnussen		2
18.	Albon		1
19.	De Vries		0
20.	Sargeant		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	7	287
2.	Mercedes		152
3.	Aston Martin		134
4.	Ferrari		100
5.	Alpine		40
6.	McLaren		17
7.	Haas		8
8.	Alfa Romeo		8
9.	Alpha Tauri		2
10.	McLaren		1

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	5:2
Hamilton – Russell	3:4
Leclerc – Sainz	3:4
Norris – Piastri	6:1
Gasly – Ocon	3:4
De Vries – Tsunoda	2:5
Alonso – Stroll	6:1
Albon – Sargeant	7:0
Bottas – Zhou	4:3
Hülkenberg – Magnussen	5:2

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	66/66[1]	1:27.57,940 h = 209,560 km/h	1.16,330 min
2.	**Hamilton**	66	+ 24,090 s	1.16,676 min
3.	**Russell**	66	+ 32,389 s	1.17,875 min
4.	**Pérez**	66	+ 35,812 s	1.16,666 min
5.	**Sainz**	66	+ 45,698 s	1.18,403 min
6.	**Stroll**	66	+ 1.03,320 min	1.18,722 min
7.	**Alonso**	66	+ 1.04,127 min	1.18,083 min
8.	**Ocon**	66	+ 1.09,242 min	1.18,946 min
9.	**Zhou**	66	+ 1.11,878 min	1.18,753 min
10.	**Gasly**	66	+ 1.13,530 min	1.18,375 min
11.	**Leclerc**	66	+ 1.14,419 min	1.18,357 min
12.	**Tsunoda**[2]	66	+ 1.15,416 min	1.18,904 min
13.	**Piastri**	65		1.18,679 min
14.	**De Vries**	65		1.18,594 min
15.	**Hülkenberg**	65		1.18,776 min
16.	**Albon**	65		1.19,133 min
17.	**Norris**	65		1.17,182 min
18.	**Magnussen**	65		1.18,069 min
19.	**Bottas**	65		1.18,242 min
20.	**Sargeant**	65		1.19,247 min

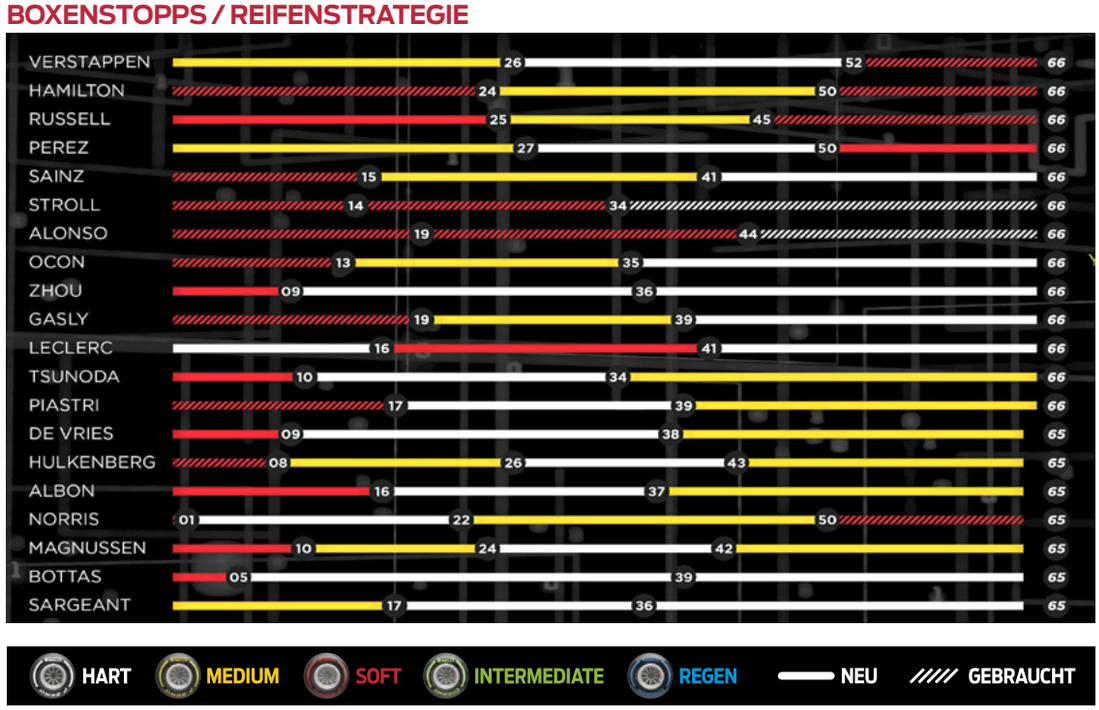
[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2] +5 Sek.: Vergehen im Zweikampf mit Zhou

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Carlos Sainz, E	55
3	Lando Norris, GB	4
4	Lewis Hamilton, GB	44
5	Lance Stroll, CA	18
6	Esteban Ocon, F	31
7	Nico Hülkenberg, D	27
8	Fernando Alonso, E	14
9	Oscar Piastri, AUS	81
10	Pierre Gasly, F[1]	10
11	Sergio Pérez, MEX	11
12	George Russell, GB	63
13	Guanyu Zhou, CHN	24
14	Nyck de Vries, NL	21
15	Yuki Tsunoda, J	22
16	Valtteri Bottas, FIN	77
17	Kevin Magnussen, DK	20
18	Alexander Albon, T	23
19	Charles Leclerc, MC[2]	16
20	Logan Sargeant, USA[2]	2

Startnummer
[1] +6 Plätze: Blockade von Verstappen und Sainz
[2] Start aus Boxengasse: Verstoß gegen Parc fermé

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.14,606 min	32
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,768 s	32
3.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,812 s	28
4.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 0,898 s	27
5.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,939 s	27
6.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,941 s	24
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,083 s	22
8.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,088 s	28
9.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,120 s	27
10.	George Russell	Mercedes	+ 1,147 s	32
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,177 s	25
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,239 s	29
13.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,300 s	24
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,309 s	27
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,333 s	25
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,372 s	24
17.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,747 s	26
18.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,855 s	28
19.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,900 s	30
20.	Alexander Albon	Williams	+ 2,024 s	28

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.13,907 min	34
2.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,170 s	30
3.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,270 s	31
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,312 s	30
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,335 s	30
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,339 s	32
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,367 s	32
8.	George Russell	Mercedes	+ 0,485 s	31
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,541 s	32
10.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,550 s	29
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,642 s	31
12.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,676 s	30
13.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,678 s	29
14.	Lando Norris	McLaren	+ 0,787 s	30
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,806 s	24
16.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 0,878 s	33
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,933 s	34
18.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,103 s	31
19.	Alexander Albon	Williams	+ 1,149 s	32
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,508 s	33

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.13,664 min	14
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,250 s	14
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,408 s	9
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,576 s	20
5.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,600 s	14
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,614 s	16
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,689 s	18
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,696 s	15
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,995 s	16
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,017 s	20
11.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,017 s	15
12.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,029 s	18
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,092 s	14
14.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,324 s	12
15.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,441 s	17
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,602 s	15
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,870 s	12
18.	Pierre Gasly	Alpine	+ 2,177 s	14
19.	Alexander Albon	Williams	+ 2,187 s	13
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,865 s	5

GP SPANIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.13,615	1.12,760	1.12,272
2.	Carlos Sainz	1.13,411	1.12,790	1.12,734
3.	Lando Norris	1.13,295	1.12,776	1.12,792
4.	Pierre Gasly	1.13,471	1.13,186	1.12,816
5.	Lewis Hamilton	1.12,937	1.12,999	1.12,818
6.	Lance Stroll	1.13,766	1.13,082	1.12,994
7.	Esteban Ocon	1.13,433	1.13,001	1.13,083
8.	Nico Hülkenberg	1.13,420	1.13,283	1.13,229
9.	Fernando Alonso	1.13,747	1.13,098	1.13,507
10.	Oscar Piastri	1.13,691	1.13,059	1.13,682
11.	Sergio Pérez	1.13,874	1.13,334	
12.	George Russell	1.13,326	1.13,447	
13.	Guanyu Zhou	1.13,677	1.13,521	
14.	Nyck de Vries	1.13,581	1.14,083	
15.	Yuki Tsunoda	1.13,862	1.14,477	
16.	Valtteri Bottas	1.13,977		
17.	Kevin Magnussen	1.14,042		
18.	Alexander Albon	1.14,063		
19.	Charles Leclerc	1.14,079		
20.	Logan Sargeant	1.14,699		

STATISTIK DES WOCHENENDES

3

Grand Slams holte Max Verstappen in seiner bisherigen Formel-1-Karriere. Das bedeutet, dass ein Fahrer die Pole Position, den Sieg, die schnellste Runde und eine Start-Ziel-Führung zusammen brachte. In Spanien gelang ihm das zum dritten Mal, zuvor schaffte er dieses Kunststück in Spielberg 2021 und in Imola 2022. In Barcelona kommt noch hinzu, dass er auch alle Bestzeiten in den drei Trainings holte. Der zweimalige Weltmeister wurde nur ein einziges Mal an diesem Wochenende geschlagen: in Q1 von Lewis Hamilton.

Fünfter Saisonsieg: Max Verstappen dominiert im Red Bull

RENN-TICKER

START
Max Verstappen setzt sich auf Medium-Reifen gegen Carlos Sainz auf Soft durch. Der Spanier versucht in Kurve 1 vorbeizugehen, muss aber zurückstecken. George Russell erwischt im Mercedes von Platz 12 einen sensationellen Start und liegt nach einer Runde schon auf Rang 7. Lando Norris steuert die Box an und holt sich einen neuen Frontflügel ab, weil er Lewis Hamilton auf das Hinterrad gefahren ist.

RUNDE 7
George Russell verdrängt Fernando Alonso von Platz 6.

RUNDE 8
Lewis Hamilton holt sich von Lance Stroll den dritten Platz zurück. Der Aston-Martin-Pilot hatte ihn in der ersten Runde überholt.

RUNDE 15
Carlos Sainz kommt als Erster aus der Spitzengruppe recht früh an die Box. Er wechselt von Soft auf Medium.

RUNDE 28
Nachdem auch die beiden Mercedes und Verstappen beim Service waren, schnappt sich Hamilton von Sainz Platz 2 und Russell von Stroll Rang 4.

RUNDE 31
Pérez überholt Alonso für Platz 8.

RUNDE 33
Der Mexikaner schlägt erneut zu und geht an Yuki Tsunoda für Platz 7 vorbei.

RUNDE 34
Mit Esteban Ocon ist das nächste Opfer von Pérez gefunden. Der WM-Zweite ist nun Fünfter.

RUNDE 35
Der Abstieg von Sainz beginnt. Russell nimmt ihm Platz 3 ab.

RUNDE 53
Nun wird der Ferrari-Pilot auch von Pérez geschnappt.

RUNDE 66
Verstappen gewinnt mit 24 Sekunden Vorsprung.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,29
Wieder ein perfektes Wochenende für den Weltmeister. Verstappen fuhr in einer eigenen Liga. Sein einziger Gegner waren die Streckenbegrenzungen.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 7,29
Schon wieder ein Fehler. Diesmal im Q2. Das darf nicht passieren. Pérez baut sich zu viel Druck auf und macht zu viele Fehler. Die gute Aufholjagd bringt ihn drei Noten höher.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 7,43
Der Dominator des Rennens von 2022 stand auf Kriegsfuß mit seinem Auto. Für seine Fahrt aus der Box auf Platz 11 gab es nicht mal einen Punkt als Belohnung.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,43
Die Fahrt in die erste Startreihe war das Highlight. Im Rennen benahm sich sein Ferrari wie eine Diva. Unter den Umständen geht der 5. Platz in Ordnung.

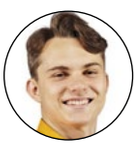
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,29
Probleme mit dem Setup vermiesten Russell den Samstag. Seine Kollision mit Hamilton war ein Missverständnis. Im Rennen gewann er neun Positionen. Ganz starke Leistung.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,00
Der Rekordsieger fühlte sich wie der heimliche Gewinner. Seit 15 Monaten hat er sich in seinem Auto nicht mehr so wohlgefühlt. Der 2. Platz war nie in Gefahr.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,14
Ein Fehler in Kurve 10 verhinderte einen besseren Startplatz. Im Rennen fehlte dem Alpine der Speed. Ocon machte als Achter das Beste daraus.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,43
Zwei Strafen für Behinderung in der Qualifikation, das ist nicht akzeptabel. Mit einer schlechten Startrunde machte sich Gasly die Fahrt auf Platz 10 noch schwerer.

Lando Norris – McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,00
Der dritte Startplatz war eine Sensation. Der Crash mit Hamilton in der ersten Kurve war unnötig. Norris meint, dass er es auch so nicht in die Punkteränge geschafft hätte.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,43
Piastri machte seinen entscheidenden Fehler im Q3 in Kurve 10. Sonst hätte er womöglich Norris geschlagen. Im Rennen fuhr der Australier, was der McLaren hergab.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 02/10 – Ø 4,86
Das war schon fast eine Abschiedsvorstellung. Raus im Q1, eine schlechte Startrunde und am Ende nur der vorletzte Platz. So empfiehlt sich der Finne für die Entlassung.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 09/10 – Ø 6,14
Das beste Rennen von Zhou in der Formel 1. Er zeigt Bottas, wie es geht. Zhou hielt sich ständig in den Top 10, zeigte gutes Reifenmanagement und im Zweikampf Härte.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 9,29
Ausgerechnet beim Heimspiel lief nicht viel. Zwei Fehler im Q1 und Q3 warfen ihn auf Startplatz 8. Im Rennen zeigte Alonso seine Rennintelligenz, aber es fehlte der Speed.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 7,14
Stroll hielt für Aston Martin die Fahnen hoch. Es war sein erster Sieg über Alonso. Stroll blieb fehlerlos und kam vor Alonso ins Ziel, auch wenn im Finale zwei Zehntel fehlten.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,71
Der Start vom 17. Platz war nicht ideal. Vor allem, wenn es der Teamkollege ins Q3 schafft. Im Rennen warfen den Dänen frühe Stopps immer wieder nach hinten.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,71
Auf eine Runde ist Hülkenberg fast ein Stammgast im Q3. Doch im Rennen bremst ihn zu oft der hohe Reifenverschleiß. P15 mit drei Stopps sind ein Ausrufezeichen wert.

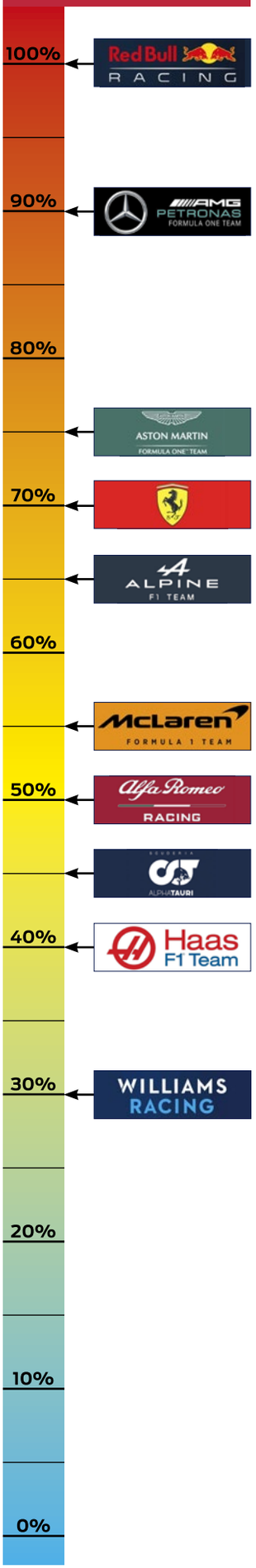
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,57
Nach schwacher Qualifikation drehte Tsunoda am Sonntag groß auf. Innerhalb von sieben Runden lag er in den Top 10. Zu hartes Einsteigen gegen Zhou kostete Punkte.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 5,00
De Vries feierte den zweiten Trainingssieg über Tsunoda, war im Rennen aber chancenlos gegen den Japaner. Trotzdem: Die Leistung war wie in Monte Carlo solide.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 6,86
Barcelona war keine Strecke für Williams. Das zeigte der 18. Startplatz. Im Rennen landete Albon zwei Ränge weiter vorn. Aus eigener Kraft. Das spricht für den Thailänder.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 4,29
Schon wieder ein Unfall im Training. Langsam wird es zu viel. Die ersten beiden Stints lief es ordentlich, doch mit dem letzten Satz harter Reifen fand Sargeant keinen Grip.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

VERPASSTE CHANCE

Pierre Gasly trauerte in Barcelona immer noch der verpassten Chance von Monte Carlo nach. Der Alpine-Pilot hätte Dritter werden können. Er lag mit harten Reifen, die noch gut in Schuss waren, vor George Russell. Das Team holte ihn ohne Not vor dem Regen zum Wechsel auf Medium-Reifen an die Box. Hätte man den Regen abgewartet, wäre Gasly nach den Boxenstopps auf Platz 3 vor Teamkollege Esteban Ocon gelandet. Für Alpine ein Traumergebnis.

DOKU ÜBER HAMILTON

Apple TV+ produziert gerade eine Dokumentation über das Leben und die Karriere von Lewis Hamilton. Der Mercedes-Pilot erzählt: „Es ist ungewohnt, ständig von einer Kamera begleitet zu werden. Aber vielleicht steht meine Geschichte Modell für Kinder, einen Traum zu leben und etwas Großes zu schaffen."

WURZELN AUS SPANIEN

Esteban Ocon hatte in Barcelona sein zweites halbes Heimrennen in Folge. „In Monaco wird meine Muttersprache gesprochen, und in Spanien habe ich meine Wurzeln gefunden. Meine Großeltern stammen aus Spanien."

ALONSO VOR SAINZ

Der große Star in Spanien ist Fernando Alonso. Carlos Sainz muss sich in der Beliebtheit hinter Alonso anstellen. Spanienkenner Marc Surer erklärt, warum: „Sainz kommt aus der Oberschicht. Die Leute glauben, dass ihm allein der Name den Weg nach oben gepflastert hat. Alonsos Vater war ein Bergwerkarbeiter. Fernando musste sich alles hart erarbeiten. Das schätzen die Leute in Spanien."

WILHELM

Beliebtheit: Alonso vor Sainz

NUR NOCH SPASS HABEN

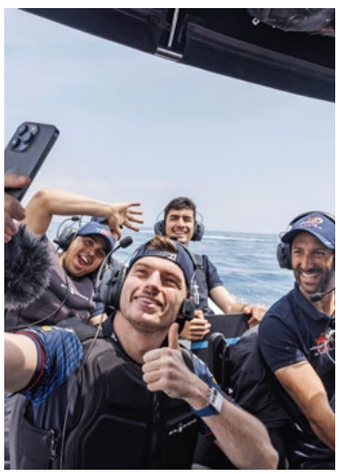
Max Verstappen hat in Monte Carlo mit 39 GP-Siegen für Red Bull den Team-Rekord gebrochen. Gibt es da noch Ziele? „Mein Ziel, der WM-Titel, ist abgehakt. Alles, was jetzt kommt, ist Zugabe. Ich jage keinen Rekorden nach, sondern will einfach nur eine gute Zeit haben."

17 METER KÜRZER

Endlich wieder Barcelona ohne Schikane. Zuletzt war das 2006 der Fall. Durch das Auslassen der Schikane ist die Strecke um 17 Meter kürzer und deutlich schneller geworden. Vor 17 Jahren stiegen die Rundenzeiten durch den Einbau der Schikane um 6,8 Sekunden. Diesmal sank die Pole-Position-Zeit durch das Auslassen der Bremskurve von 1.18,7 auf 1.12,2 Minuten. Pirelli war in seinen Simulationen auf eine Zeit von 1.13,4 Minuten gekommen.

FORMEL 1 AUF DEM WASSER

Max Verstappen besuchte in Barcelona das Hauptquartier des Alinghi-Red-Bull-Racing-Teams, das im America's Cup antritt. Der gilt als die Formel 1 auf dem Wasser. Der Holländer bekam eine Führung inklusive Treffen mit den Designern und Crew-Mitgliedern sowie einer Sitzung am Simulator gemeinsam mit Skipper Arnaud Psarofaghis. Mit dem Begleitboot ging es auch raus aufs Wasser. Außer Verstappen war auch Red-Bull-Designguru Adrian Newey mit dabei und machte sich einen Eindruck von den Hightech-Booten.



RED BULL

Exkursion auf Wasser: Verstappen

KOMMENTAR

Es gibt Zufälle, die gibt es eigentlich gar nicht. In Monte Carlo waren mit Red Bull, Mercedes und Ferrari drei der vier Topautos in Unfälle verwickelt. Als sie vom Kran weggehoben wurden, waren sofort die Fotografen zur Stelle, die Bilder von der Unterseite der Autos schossen. Der Unterboden ist bei Groundeffect-Autos die Stelle, die den Unterschied ausmacht. Wer es schafft, so tief zu fahren wie möglich, ohne dabei ins Bouncing zu geraten, ist der König. Seit letztem Jahr wissen wir: Keiner kann das so gut wie Red Bull. Wenn man sich die Unterböden der drei Autos anschaut, dann wird mit einem Blick klar, warum das so ist. Man muss dabei gar nichts von Aerodynamik verstehen. Red Bull spielt von der Komplexität der Venturi-Kanäle, dem Diffusor und den Kanten des Bodens in einer eigenen Liga.

WILHELM

Hightech-Design: Red Bull ist bei der Form des Unterbodens weit voraus

Das ist Formel 1. Mercedes ist im Vergleich dazu Formel 2 und Ferrari Formel 3. Der Ferrari-Boden könnte – überspitzt gesagt – auch bei einem Malwettbewerb in einer Kita entstanden sein. Auch bei der Abnutzung der Schutzplanken unter dem Auto zeigt der Red Bull ein anderes Bild. Offensichtlich hat man im Designbüro in Milton Keynes ein viel besseres Verständnis von den Strömungsstrukturen unter dem Auto als die Konkurrenz. Deshalb funktioniert auch jedes Upgrade. Und das erklärt den Vorsprung, der die Formel 1 derzeit lähmt und der solange bestehen bleibt, bis die anderen gleich viel wissen. Bereits im Vorjahr gab es Bilder vom Red-Bull-Unterboden. Schon da war die Geometrie anspruchsvoller. Beunruhigend ist, dass die Gegner nichts daraus gelernt haben. Weil man erst einmal wissen muss, auf was es ankommt. Jetzt versuchen Mercedes und Ferrari über den Vergleich der Böden von 2022 und 2023 herauszufinden, wo Red Bull nachgebessert hat und warum. Die Antwort auf diese Frage könnte die Lösung sein. McLaren versucht diesen Prozess abzukürzen und hat Red-Bull-Chefdesigner Rob Marshall abgeworben. Das ist mehr wert als 1000 Fotos. ■

Michael Schmidt, Redakteur

Ist der Vorsprung von Red Bull einholbar? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Ferrari baute den SF-23 großflächig um. In Barcelona blieben allerdings die alten Probleme. Die Reifen lassen zu schnell nach

Ferrari fährt rückwärts

In den letzten beiden Rennen haben alle Autos Form und Gesicht verändert. Red Bull fährt weiter vorne weg. Mercedes holt auf, und Ferrari bekommt trotz massiver Umbauten Konkurrenz von Alpine.

Von: **Michael Schmidt**

Mit Beginn der Europa-Saison haben die 2023er-Formel-1-Autos ihr Gesicht verändert. Upgrades, die für Imola geplant waren, debütierten in Monte Carlo. Mercedes, Alpine, Alpha Tauri, Alfa-Sauber und McLaren hatten ihre Autos stark umgekrempelt. Wer wie Ferrari , Red Bull oder Aston Martin nicht rechtzeitig fertig wurde, packte in Barcelona seine neuen Teile aus. Mercedes und Alpha Tauri lieferten schon den ersten Nachschlag.

Die größten Veränderungen gab es bei Mercedes und Ferrari. Beide weigern sich, von einer B-Version zu sprechen, aber im Prinzip sind sie das. „Wenn das Auto auf den ersten Blick anders aussieht, dann ist die Vokabel B-Version gerechtfertigt“, sagt McLaren-Teamchef Andrea Stella. McLaren steht das beim Heimspiel in Silverstone bevor. Ferrari hatte gute Gründe, den großen Eingriff kleinzureden. Je mehr man das Upgrade aufbauscht, desto höher der Erfolgsdruck. Nach einem weiteren enttäuschenden Rennen werden in Italien viele Fragen gestellt.

Großumbau bei Ferrari

Ferrari änderte die Seitenkästen, die Motorabdeckung, den Unterboden und den Heckflügel. Die Seitenkästen haben immer noch die Mulde auf der Oberseite, nur schmaler und weniger tief. Man braucht außen Platz für eine Rampe, die die Strömung zielgenau auf das Diffusordach zwischen Hinterrädern und Verkleidung leitet. Das erleichtert die Abdichtung des Diffusors und verbessert die Anströmung der hinteren Flügelelemente. Die Kühlauslass-Kiemen wanderten aus der Badewanne vertikal an die Motorverkleidung. „Wir haben jetzt eine Plattform, die uns Türen für eine neue Entwicklungsrichtung öffnen kann“, erklärte Chef Frédéric Vasseur.

> Mercedes enthüllte die B-Version in Monaco, Ferrari seine eine Woche später in Barcelona. Beide Teams erhoffen sich mehr Entwicklungsspielraum.

Diesen Satz kennen wir schon von Mercedes-Kollege Toto Wolff. Mercedes schob in Barcelona einen neuen Diffusor und eine an die breiteren Seitenkästen angepasste Spiegelbefestigung nach. Die Ingenieure versuchen jetzt, in komprimierter Zeit möglichst viel über das neue Konzept zu lernen. Am ersten Trainingstag rückten beide Fahrer mit unterschiedlichen Flügeln aus. „Wir müssen uns beim Verständnis erst dorthin tasten, wo wir beim Vorgängermodell waren“, erklärt Wolff. Der Kompromiss am Samstag wäre gut für einen Platz in der ersten Startreihe gewesen, doch Lewis Hamilton baute in Kurve 10 einen Quersteher ein. „Das Auto hat mehr Potenzial als sein Vorgänger“, resümierte Wolff.

Im Rennen deutete sich leise an, was aus diesem W14-Facelift einmal werden könnte, wenn man das Auto noch besser kennenlernt und weiterentwickelt. „Es war der beste Mercedes der letzten 15 Monate“, jubelte Ha-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

milton. Wolff bremste: „Die kühlen Bedingungen kamen uns entgegen, weil Auto und Reifen perfekt im Fenster lagen.“ Man dürfe auch nicht vergessen, dass auf Sieger Max Verstappen immer noch 24 Sekunden fehlen, und der ist das Ziel. George Russell ist trotzdem zuversichtlich: „Kein Team entwickelt besser als wir.“

Bei Ferrari dagegen herrschte Krisenstimmung, auch wenn Carlos Sainz den SF-23 in die erste Startreihe stellte. Im Rennen wiederholte sich das alte Spiel, so als hätte es ein Upgrade nie gegeben. Die Balance änderte sich von einem Stint auf den anderen, von einer Runde auf die nächste, von Kurve zu Kurve. „Du weißt nie, was dich in der nächsten Kurve erwartet. Wir verstehen unser Auto und die Reifen nicht. Diese Schwankungen und Unberechenbarkeit abzustellen, ist schwieriger als Speed zu finden“, urteilte Charles Leclerc. Vasseur meinte verzweifelt: „Auf eine Runde sind wir besser geworden.“

Alpine und Aston Martin verfolgen einen anderen Weg. Die neuen Teile kommen ans Auto, wenn sie fertig sind, statt darauf zu warten, bis ein größeres Paket zusammenkommt. Alpine zeigte in Baku einen neuen Unterboden und in Monte Carlo Seitenkästen, die mit ihrer tiefen Rinne auf der Oberseite dem Aston Martin nachempfunden sind. Damit stößt man jetzt so langsam in den Club von Aston Martin, Mercedes und Ferrari vor. „Noch einer mehr, auf den man aufpassen muss. Wenn du Fehler machst, bist du nur Fünfter statt Dritter“, stöhnte Carlos Sainz.

Aston Martin schwächelt

Aston Martin brachte in zwei Schritten Entwicklungen an Heckflügel, Frontflügel, Bremsbelüftungen, Nase und Hinterradaufhängung. Fernando Alonsos Heimspiel begann mit einem Fehler, bei dem links der halbe Unterboden beschädigt wurde. „Sonst hätte Fernando in die erste Reihe fahren können“, glaubt Teamchef Mike Krack. Was laut Alonso auch nicht viel geholfen hätte. Ausgerechnet das Auto, das bis jetzt eine Konstante war, zeigte über die Renndistanz Schwächen. „Wir waren zu langsam. Der ganze Rhythmus stimmte nicht. Es hat am Freitag zu lange gedauert, bis wir das Auto abgestimmt hatten. Vielleicht aber waren die Upgrades unserer Gegner wirkungsvoller“, rätselte der Spanier. Geschäftsführer Martin Whitmarsh verspricht: „In Montreal kommt unser größtes Upgrade.“ Es soll sich um einen neuen Unterboden handeln.

Red Bull ändert seinen RB19 nur im Detail. Ein bisschen an den Unterbodenkanten, ein bisschen am Diffusor. Jeder Schuss sitzt, und so entfernt man sich immer weiter vom Feld. Mitten in die Upgrade-Offensive tauchten Fotos von Unterböden auf, die mittlerweile das große Schlachtfeld der Ingenieure geworden sind. Sie generieren einen großen Teil des Anpressdrucks und bestimmen wie effizient ein Auto ist. Je ein Red Bull, Mercedes und Ferrari hingen in Monte Carlo am Haken. Die Bilder lassen ahnen, warum der Red Bull so überlegen ist. Die Komplexität der Venturi-Kanäle und der Flächen unter dem Auto spielt in einer eigenen Liga.

Red Bull fährt tiefer als alle anderen und nutzt die Schutzplanke trotzdem nicht so stark ab wie die Konkurrenz. Die Schleifstellen sind exakt dort, wo die vier Titanschrauben angebracht sind und wo die FIA die Dicke der Planke misst. Sie darf sich maximal um einen Millimeter abnutzen. Es bleibt ein Rätsel, warum die Flächen dazwischen nahezu unberührt sind und wie Red Bull das kontrolliert, wenn die Autos auf der Straße aufsetzen. Das Reglement erlaubt an diesen Stellen zwei Millimeter Dämmstoff zwischen Bodenplatte und Chassis, was wie ein Dämpfer wirken kann, wenn man es richtig macht.

Und genau das ist der Punkt. Zu wissen, wie man es richtig macht. „Die wissen auch als Einzige, wonach sie im Windkanal suchen müssen. Alle anderen stochern im Nebel“, schimpft Haas-Teamchef Günther Steiner. Deshalb ist die Windkanalstrafe wegen der Verletzung des Kostendeckels auch keine Strafe. Red Bull kann sich auf die wichtigen Tests beschränken, weil sie längst Antworten auf Fragen gefunden haben, die sich die anderen noch stellen. Einfach kopieren bringt gar nichts. „Wenn wir den Red-Bull-Boden unter unser Auto schrauben, tut er nicht das, was er in einem Red Bull tut. Wir können aber erkennen, wie bei diesem Boden die Strömungsstrukturen verlaufen müssen“, gibt Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin zu.

Red-Bull-Teamchef Christian Horner reagierte gelassen darauf, dass die Konkurrenz nun Anschauungsmaterial auf dem Tisch liegen hat. „Das hatten sie letztes Jahr auch, und sie haben nichts daraus gemacht.“ So gesehen hat McLaren den größten Coup gelandet. Mit Red-Bull-Chefdesigner Ron Marshall ist ab 2024 einer an Bord, der alle Zusammenhänge kennt, warum der Red Bull so schnell ist. ■

WILHELM

Entwicklung in kleinen Dosen: Neuer Frontflügel für den Aston Martin

MSA

Alpine nähert sich an: Beim Seitenkasten folgt man der Aston-Philosophie

WILHELM

Beim Verständnis weit voraus: Red Bull weiß genau, was zu tun ist

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Marshall zu McLaren

Red-Bull-Chefdesigner Rob Marshall wechselt 2024 zu McLaren. Damit ist McLaren gelungen, was Ferrari, Mercedes und Alpine bis jetzt noch vergeblich versuchen: Know-how beim Klassenbesten einkaufen.

Von: **Michael Schmidt**

McLaren hat auf dem Markt der Ingenieure einen großen Coup gelandet. Der britische Rennstall verpflichtete Red-Bull-Chefdesigner Rob Marshall. Damit kauft sich McLaren Know-how über das beste Rennauto im Feld ein. Marshall gehört zusammen mit Ex-Ferrari-Ingenieur David Sanchez, Peter Prodromou und Neil Houldey zu der neu formierten Chefetage des Designbüros. Der 55-jährige Engländer darf im Januar 2024 mit der Arbeit in Woking beginnen.

Laut Red Bull wurde Marshall mit viel Geld geködert. Angeblich mit der dreifachen Summe, die er an seinem alten Arbeitsplatz erhielt. Der Wechsel kam auch für Red Bull überraschend und wurde erst Mitte Mai intern publik. McLaren hat geschafft, was andere Teams noch versuchen. Auch Ferrari ist dabei, Technikpersonal bei Red Bull abzuwerben. Bis jetzt ohne Erfolg. Alpine hat angeblich schon einige Techniker aus Milton Keynes an der Angel. Mercedes sondiert ebenfalls den Markt. ■

XPB

Wechselt von Red Bull zu McLaren: Rob Marshall, hier mit auf dem Podest

Formel 1

Odyssee von Porsche

Porsche hat viermal an der Formel-1-Tür angeklopft, und viermal fiel sie zu. Nach der Red-Bull-Absage gab es noch Flirts mit Williams, McLaren und Aston Martin.

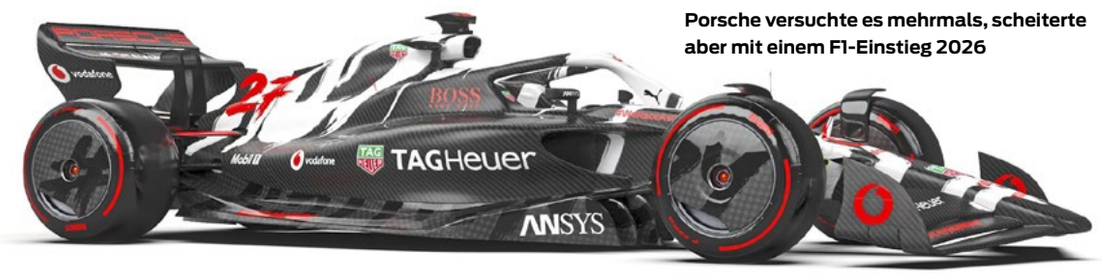
Von: **Michael Schmidt**

Porsche und die Formel 1: Die Traumehe will einfach nicht klappen. Den schwäbischen Sportwagenhersteller zog es wie Konzernschwester Audi in die Königsklasse. Doch während Audi mit Sauber längst einen Landeplatz gefunden hat und 2026 in der Formel 1 mit einem eigenen Team und einem neu konstruierten Antrieb aus Ingolstadt antritt, steht Porsche immer noch mit leeren Händen da. Und wie man heute weiß, gab es mehr als nur einen Versuch.

Die Ehe mit Red Bull schien bereits geschlossen. Porsche wollte 50 Prozent von dem österreichischen Formel-1-Team übernehmen und mit RB Powertrains einen Motor entwickeln. Das Projekt scheiterte im letzten Moment, weil Porsche zu viel Einfluss forderte. Trotzdem hielten die Schwaben an ihrem Formel-1-Plan fest. Man entwickelte den Motor weiter, der bereits 2018 auf dem Prüfstand stand, und fand offenbar auch eine Lösung, die Infrastruktur zu modernisieren.

Zweite Anlaufstelle war Williams. Die Engländer lehnten eine Teambeteiligung ab. Der Versuch, sich in die Sportwagen-Manufaktur und das Rennteam von McLaren einzukaufen, scheiterte aus den gleichen Gründen wie bei Audi.

Es ist schwer, abzuschätzen, wie viele Außenstände man miterwirbt. Die größte Chance gab es bei Aston Martin. Wieder Serie und Rennteam im Paket. Der Deal scheiterte angeblich erst Anfang Mai. Aston Martin drängte mit Honda in der Hinterhand auf eine schnelle Entscheidung. Die konnte der Vorstand nicht treffen. ■



MARK ANTAR

Porsche versuchte es mehrmals, scheiterte aber mit einem F1-Einstieg 2026

NACHRICHTEN

F1 OHNE HEIZDECKEN?

In der Woche nach dem GP Spanien hielt Pirelli den vorletzten Test für die 2024er-Reifen ab, die nach dem Wunsch der FIA ohne Heizdecken betrieben werden sollen. Mercedes und Ferrari stellten Autos bereit. Neben Charles Leclerc, Carlos Sainz und George Russell kam Mick Schumacher zu seinem ersten Fahrtermin für Mercedes. Nach dem GP England findet der letzte der insgesamt 20 Testsitzungen statt. Dann fällt die Entscheidung, ob die Formel 1 im nächsten Jahr ohne Heizdecken fährt. Pirelli ist optimistisch. „Die Ergebnisse sind positiv." Die Fahrer sind da skeptischer.

HAMILTON VERLÄNGERT

Lewis Hamilton hat in Barcelona angekündigt, dass er kurz vor der Vertragsverlängerung mit Mercedes steht. Am Montag nach dem Rennen stieg er zum ersten Mal selbst in die Verhandlungen ein. Bis dahin hatte sein Management die Gespräche mit Toto Wolff geführt. „Ich werde Toto treffen. Hoffentlich bringen wir es über die Bühne."

ALFA ROMEO ZU HAAS?

Ende des Jahres läuft der Sponsorvertrag zwischen Sauber und Alfa Romeo aus. Der italienische Automobilhersteller möchte in der Formel 1 präsent bleiben und soll bereits Haas kontaktiert haben. Ein Vertrag mit den Amerikanern hätte eine kleinere Dimension. Titelsponsor ist der US-Finanzdienstleister Moneygram.

STEINER VERWARNT

Haas-Teamchef Guenther Steiner bekam für seine Kritik an den Sportkommissaren Ärger mit der FIA. Der Weltverband wollte den Südtiroler zu 10 000 Dollar Strafe auf Bewährung verdonnern, weil er die Kommissare „Laien-Richter" genannt hatte. Weil das aber nicht hieb- und stichfest eine Beleidigung ist, blieb es bei einer Verwarnung.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im Hauptrennen setzte sich Bearman am Start durch und feierte seinen zweiten Sonntagssieg

XPB

Prema-Party

Prema hat seine Erfolgsserie auch in Barcelona fortgeführt. Frederik Vesti und Oliver Bearman schnappten sich die beiden Siegerpokale.

Von: **Tobias Grüner**

Konstanz ist nicht gerade die Stärke von Oliver Bearman. Bei den sechs Formel-2-Wochenenden in dieser Saison fuhr der Brite viermal wenig bis gar keine Punkte ein. Doch nach Barcelona gehört der Ferrari-Junior trotzdem zum Kreis der Meisterkandidaten. Wie schon in Baku zeigte sich Bearman auf der katalanischen Grand-Prix-Strecke von seiner starken Seite. Den Grundstein für die fette Punkteausbeute legte der Prema-Pilot mit der Quali-Bestzeit am Freitag. Es war bereits die dritte Prema-Pole in Folge.

Im Sprintrennen am Samstag schlug aber zunächst die Stunde von Teamkollege Frederik Vesti. Die umgekehrte Startreihenfolge der Quali-Top-Ten hatte den Dänen auf Rang 3 gespült. Beim fliegenden Start auf feuchter Piste attackierte Vesti schon nach wenigen Metern seinen Vordermann Jak Crawford. Es kam zum Kontakt, bei dem der Red-Bull-Junior mit einem Plattfuß und einem Aufhängungsschaden den Kürzeren zog. Vesti musste zwar in den Notausgang, konnte die Fahrt aber auf Rang 2 fortsetzen.

Pole-Setter Amaury Cordeel machte mit einem Verbremser in Kurve 10 nur eine Runde später freiwillig den Platz an der Spitze frei. Danach ließ sich Vesti den Sieg nicht mehr aus der Hand nehmen. Acht Runden vor Schluss kam kurz Spannung auf, als die ersten Piloten auf der abtrocknenden Strecke auf Slicks wechselten. Ein Ausrutscher von Juan-Manuel Correa sorgte dann aber für eine späte Safety-Car-Phase und gab allen Fahrern die Chance, Trockenreifen aufzuziehen. Nach dem Restart setzte Théo Pourchaire zur Attacke an. Innerhalb weniger Kurven schnappte sich der Sauber-Junior Dennis Hauger und Victor Martins und übernahm Rang 2.

Strategiespielchen

Das Hauptrennen brachte nicht ganz so viel Drama. Pole-Setter Bearman verteidigte auf den ersten Metern souverän die Spitze vor Enzo Fittipaldi, der das Rennen von Startplatz 2 aufnahm. Von Position 7 aus war Victor Martins der erste Pilot, der auf den harten Pirelli-Reifen losfuhr. Der Franzose profitierte davon, dass die Spitze nach den frühen Boxenstopps in den Verkehr zurückfiel und dabei relativ viel Zeit verlor.

Martins hingegen konnte längere Zeit in Führung sein eigenes Tempo fahren und damit die Reifen managen. Nach seinem späten Wechsel auf Softs schob sich der Alpine-Junior noch auf Rang 3 nach vorn und feierte damit das zweite Podium des Wochenendes. Vesti kam mit der gleichen Strategie von Startplatz 8 auf Rang 5 nach vorn.

Mit den beiden guten Ergebnissen reist der Mercedes-Junior mit elf Punkten Vorsprung vor Pourchaire aus Barcelona ab – sechs mehr als vor dem Wochenende. Bearman schob sich nach dem fünften Prema-Sieg in den letzten sechs Rennen auf Rang 4 der Meisterschaft. Der Schweizer Ralph Boschung , der die Gesamtwertung zu Beginn des Jahres noch angeführt hatte, rutschte nach seinem vierten Nuller-Wochenende in Folge auf Rang 14 ab. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	47.22,796 min
2.	Théo Pourchaire	+ 1,104 s
3.	Victor Martins	+ 4,626 s
4.	Dennis Hauger	+ 5,184 s
5.	Jack Doohan	+ 5,661 s
6.	Richard Verschoor	+ 7,020 s
7.	Oliver Bearman	+ 7,486 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 9,864 s
9.	Arthur Leclerc	+ 10,215 s
10.	Enzo Fittipaldi	+ 12,387 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oliver Bearman	56.56,729 min
2.	Enzo Fittipaldi	+ 2,844 s
3.	Victor Martins	+ 3,478 s
4.	Ayumu Iwasa	+ 9,023 s
5.	Frederik Vesti	+ 9,615 s
6.	Jack Doohan	+ 17,091 s
7.	Théo Pourchaire	+ 20,415 s
8.	Dennis Hauger	+ 21,283 s
9.	Arthur Leclerc	+ 21,883 s
10.	Richard Verschoor	+ 34,613 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Frederik Vesti	110
2.	Théo Pourchaire	99
3.	Ayumu Iwasa	82
4.	Oliver Bearman	70
5.	Dennis Hauger	57

XPB

Auf nasser Piste begann der Sprint mit dem Safety Car

XPB

Vesti und Pourchaire führen das Klassement weiter an

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Josep María Martí sicherte sich beim Heimspiel die erste Pole und den Sonntagssieg

XPB

Fiesta española

Josep María Martí hat bei seinem Heimspiel in Barcelona den Sieg im Hauptrennen abgestaubt und sich damit auf Rang 2 der Gesamtwertung geschoben. Spitzenreiter Gabriel Bortoleto verpasste das Podium zweimal nur knapp.

Von: **Tobias Grüner**

In der Formel 1 bekamen die spanischen Fans nicht viel zu jubeln. Dafür kamen die einheimischen Zuschauer beim F3-Rahmenprogramm voll auf ihre Kosten. Schon in der Qualifikation setzte Lokalmatador Josep María Martí ein Ausrufezeichen. Mit zweieinhalb Zehnteln Vorsprung schnappte sich der gebürtige Katalane die Pole-Position für das Hauptrennen am Sonntag. Rang 2 ging überraschend an Jenzer-Pilot Taylor Barnard. Der Junior aus dem PHM-Kader bewies damit, dass man mit Talent auch in einem schwachen Auto glänzen kann. Die größte Enttäuschung der Quali-Session hieß Gabriele Miní. Der Alpine-Junior rutschte in seiner schnellsten Runde ein paar Zentimeter neben die Piste und verlor die persönliche Bestzeit. Die zweitschnellste Runde reichte nur für Startplatz 18.

Im Sprint am Samstag schlug zunächst die Stunde der Williams-Junioren. Die umgekehrte Startreihenfolge spülte Zak O'Sullivan an die Spitze. Neben ihm in Startreihe 1 parkte Luke Browning seinen ebenfalls blau lackierten Hightech-Renner. Von Freundschaft der beiden Kaderkollegen war aber nicht viel zu sehen. Schon beim Sprint zu Kurve 1 setzte Browning zur ersten Attacke an. O'Sullivan konnte den Angriff aber genauso abwehren wie zwei weitere Überholversuche zur Rennmitte. Am Ende fuhr der Brite 1,6 Sekunden vor seinem Landsmann über den Zielstrich. Den dritten Platz auf dem Podium belegte Leonardo Fornaroli. Miní rollte nach toller Aufholjagd auf Rang 8 über die Linie, fiel aber wegen einer Zeitstrafe auf P21 zurück. Er hatte Christian Mansell in Kurve 1 unsanft ins Kiesbett befördert.

Alonso erster Gratulant

Im Hauptrennen schlug dann die große Stunde von Martí. Der Campos-Pilot verteidigte die Spitze vom Start weg souverän und ließ der Konkurrenz keine Chance. Für den Sieg gab es nach der Zieldurchfahrt ein Sonderlob von Fernando Alonso, der seinem Landsmann als Mentor unter die Arme greift. Barnard konnte seine gute Quali-Leistung dagegen nicht bestätigen. Übermäßiger Reifenverschleiß sorgte dafür, dass der Engländer bis auf Rang 9 durchgereicht wurde. Mit Martí feierten am Ende Franco Colapinto und Dino Beganovic auf dem Podium. Gabriel Bortoleto konnte seinen Vorsprung in der Gesamtwertung mit zwei vierten Plätzen ausbauen. Für die Nachwuchspiloten aus Deutschland und der Schweiz gab es in Barcelona keine Punkte. ■

XPB

Am Samstag durften zwei Williams-Junioren jubeln

XPB

Am Sonntag feierte Martí den Sieg mit Fernando Alonso

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zak O'Sullivan	36.53,410 min
2.	Luke Browning	+ 1,676 s
3.	Leonardo Fornaroli	+ 2,360 s
4.	Gabriel Bortoleto	+ 3,177 s
5.	Paul Aron	+ 3,659 s
6.	Franco Colapinto	+ 4,164 s
7.	Sebastián Montoya	+ 5,002 s
8.	Josep María Martí	+ 6,233 s
9.	Taylor Barnard	+ 7,826 s
10.	Nikita Bedrin	+ 8,419 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Josep María Martí	41.21,348 min
2.	Franco Colapinto	+ 4,463 s
3.	Dino Beganovic	+ 10,445 s
4.	Gabriel Bortoleto	+ 13,488 s
5.	Paul Aron	+ 14,156 s
6.	Mari Boya	+ 19,500 s
7.	Sebastián Montoya	+ 19,874 s
8.	Zak O'Sullivan	+ 23,707 s
9.	Taylor Barnard	+ 25,072 s
10.	Christian Mansell	+ 26,155 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	92
2.	Josep María Martí	68
3.	Dino Beganovic	61
4.	Gabriele Miní	56
5.	Paul Aron	54

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Massenschlägerei

Gerade einmal 2,65 Kilometer misst der neue Detroit-Kurs am Fuße der GM-Zentrale. Wie erwartet brachte er reichlich Schrott

INDYCAR

Auf dem neuen Stadtkurs im Herzen Detroits setzte sich die Action des Indy 500 direkt fort. Mit einem überlegenen Auftritt konnte sich Chip-Ganassi-Pilot Álex Palou im frühen Meisterschaftskampf freischwimmen, doch auch er musste mehrmals zittern.

Von: **Philipp Körner**

Sieben Neutralisierungen, ordentlich Carbon-Schrott, aber immerhin keine rote Flagge: Das mit Spannung erwartete Debüt des neuen Downtown-Kurses von Detroit war der passende dramatische Epilog für das Indy 500. Wie zwei Wochen zuvor stellte sich Álex Palou erneut mit einer übermächtigen Leistung auf die Pole-Position. Der Chip-Ganassi-Racing-Pilot verwies dafür Scott McLaughlin (Team Penske) und Romain Grosjean (Andretti Autosport) auf die Ränge 2 und 3.

Angesichts der Mischung aus rauem Stadt-Asphalt und Beton war früh klar, dass die Reifen die entscheidende Rolle spielen werden. Denn sowohl bei der Haltbarkeit als auch bei den Gummiresten neben der Ideallinie kündigten sich Extreme an. Damit fiel der Blick zu Beginn auf die Wahl der Mischung. Der erste in den Top 10 mit den harten Standard-Pneus war Will Power (Team Penske) auf Platz 7. Zudem entschieden sich alle McLaren für den „Primary". Felix Rosenqvist startete von P9, Patricio „Pato" O'Ward von P10 und Alexander Rossi von P13.

Kaum ging das Rennen los, gab es auch direkt zwei Unterbrechungen. Schon der erste Startversuch wurde mangels Ordnung im Feld abgewinkt, dann rauschte JHR-Racer Callum Ilott in das Heck von Kyle Kirkwood (Andretti Autosport). Kirkwood sollte sich mit einer starken Strategie nach dem Heckflügel-Tausch noch auf den sechsten Rang vorkämpfen.

Dauer-Drama bei McLaren

Glücklicherweise konnten anschließend etliche der insgesamt 100 Runden unter Grün abgespult werden. Nachdem Palou erst davongeeilt war, sprang Power haltbarer bereift an der Konkurrenz vorbei und an den Spanier heran. Auch die McLaren kamen nach vorne, wenn auch nicht so krass. Die nächste Caution wurde durch O'Ward in Runde 43 provoziert. Der vorher kurz führende Mexikaner hatte wegen eines losen linken Hinterrads beim Stopp viel Zeit verloren und war bei der Aufholjagd in die Wand geknallt. Passend zum Start der zweiten Hälfte begann das Rennen somit von vorne. Vier weitere Neutralisierungen hielten das Feld dann dauerhaft zusammen, was entsprechend harte Bandagen bedeutete. Unter anderem schmiss Romain Grosjean sein Auto mal wieder in aussichtsreicher Position weg.

Nach dem Austarieren der Strategien lag Palou, der kurz Getriebe-Sorgen hatte, in Führung. Power setzte ihn unter Druck, fiel aber später in die erbarmungslos kämpfende Verfolgergruppe rund um Rossi, Rosenqvist und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) zurück. Aus dieser automobilen Massenschlägerei ging Will Power letztlich als Zweiter hervor. Rosenqvist biss Rossi für den dritten Platz weg. Letzterer kündigte frostig lächelnd ein internes Gespräch über die harte Gangart an. Echt war hingegen das Strahlen des nun deutlich in der Meisterschaft führenden Álex Palou. ■

INDYCAR, DETROIT

1.	Álex Palou	2:01.58,1171 h
2.	Will Power	+ 1,1843 s
3.	Felix Rosenqvist	+ 5,9515 s
4.	Scott Dixon	+ 7,5682 s
5.	Alexander Rossi	+ 9,9841 s
6.	Kyle Kirkwood	+ 10,5426 s
7.	Scott McLaughlin	+ 10,9350 s
8.	Marcus Armstrong	+ 11,6792 s
9.	Marcus Ericsson	+ 13,0181 s
10.	Josef Newgarden	+ 14,0223 s

Pole-Position:
Álex Palou: 1.01,8592 min.
Meiste Führungsrunden:
Álex Palou, 74/100 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	273 Punkte
2.	Ericsson	222
3.	Newgarden	203
4.	Dixon	194
5.	O'Ward	191

INDYCAR

Ursprünglich fand Palou wenig Spaß an der Strecke, sein Sieg änderte das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Dominatoren: Maximilian Günther (links) und Pascal Wehrlein (Mitte) hoben ihre Teams in die Erfolgsspur zurück

Comeback-Qualität

Nach dem Debakel in Monaco konnte sich das Porsche-Werksteam beim Doubleheader in Jakarta stark zurückmelden. Pascal Wehrlein sprang mit seinem Sieg am Samstag und einem soliden Sonntag wieder an die Tabellenspitze. Parallel zeigte Maserati-Pilot Maximilian Günther ein historisches Wochenende.

Von: **Philipp Körner**

Porsche ist wieder zurück. Nach mehreren schwierigen Rennen und dem bitteren Tiefpunkt in Monaco, wo man gleich beide WM-Führungen verloren hatte, stoppte das Werksteam in der Hitze von Jakarta den Abwärtstrend. Den Grundstein legte das Werksteam bereits in den freien Trainings und in der ersten Qualifikation. Pascal Wehrlein startete am Samstag vom dritten Rang – seine beste Quali-Platzierung in dieser Saison. Die Pole-Position ging an Maximilian Günther (Maserati-DS), der vorher schon die beiden Trainings angeführt hatte. Es war die erste für ihn und die Newcomer von Maserati. Jake Dennis (Andretti-Porsche) schob sich zwischen die beiden.

Deutsche Doppelführung

Dank der besseren linken Linie konnte Pascal Wehrlein am Start außen an Dennis vorbeiziehen. Nach einem Angriffsversuch auf Günther ordnete er sich zunächst hinter dem führenden Allgäuer ein. Jake Dennis musste sich derweil hinter dem amtierenden Weltmeister Stoffel Vandoorne (DS Penske) auf dem vierten Rang anstellen. Einen recht ordentlichen Beginn erwischte WM-Spitzenreiter Nick Cassidy (Envision-Jaguar). Der Neuseeländer, der erst wenige Tage zuvor seinen Renn-Ingenieur an das Aston-Martin-F1-Team verloren hatte, fuhr vom zehnten auf den achten Platz nach vorn.

> „Den ersten Maserati-Sieg in der Formel E einzufahren ist eine große Ehre. Nach den Schwierigkeiten in der ersten Saisonhälfte haben wir nie aufgegeben."
>
> Maximilian Günther

Im vierten von 36 geplanten Umläufen ging Pascal Wehrlein erstmals an Günther vorbei, aktivierte aber kurz darauf seinen ersten Attack-Mode, wodurch Günther wieder nach oben rückte. Dennis etablierte sich im Hintergrund als Dritter. Maximilian Günther wählte dann früh mit sechs Minuten die längere Option des Zusatzboosts und wurde von Wehrlein im Zuge dessen wieder überholt. Da es aber bei diesem einzigen Platzverlust blieb, sah es gut aus, was das dringend benötigte Podium für das leidgeplagte Maserati-Team anging. Hinter den beiden Deutschen setzte sich das Duell zwischen Dennis und Vandoorne fort.

In der zweiten Rennhälfte eines zügig durchlaufenden Auftakts stand zunächst der WM-Führende im Fokus. Der auf Rang 6 gesprungene Nick Cassidy versuchte verzweifelt, weiter nach vorn zu kommen, und ging im Duell mit DS-Mann Jean-Éric Vergne fast zu viel Risiko ein. Final wurde er Siebter. Nur etwas weniger hart lief der Kampf um die Top 3 ab. Jake Dennis hatte sich dank des Attack-Mode wieder zwischen Wehrlein und Günther geschoben. Im 24. Umlauf griff der Brite nach der Spitze, wurde aber von Wehrlein nachhaltig in seinem Vorwärtsdrang gestoppt. Nach dem Rennen schimpfte der Porsche-Kunde über ein „lächerliches Manöver". Obwohl Stoffel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FORMEL E

Erfolg: Maserati feierte durch Günther die ersten Poles und den ersten Sieg

MOTORSPORT IMAGES

Störenfried: Jake Dennis nervte vor vollen Tribünen die Werkskonkurrenz

MOTORSPORT IMAGES

Ausblick: Pascal Wehrlein führt wieder die Fahrer-Weltmeisterschaft an

Vandoorne aufschließen konnte, fuhr das Trio schlussendlich in dieser Konstellation ins Ziel ein.

Für Pascal Wehrlein war es der erste Sieg seit dem zweiten Saudi-Arabien-Lauf (28. Januar). Den dramatischen Schlusspunkt hatten ausgerechnet die beiden Jaguar-Piloten gesetzt. Sam Bird räumte seinen in der WM deutlich besser platzierten Teamkollegen Mitch Evans erneut ab und machte ihn so zum einzigen (!) Ausfall. Porsche konnte in der Teamtabelle sowohl Envision überholen als auch das Jaguar-Werksteam distanzieren.

Günther auf Fangios Spuren

Wie an den Vortagen war Maximilian Günther auch in den Zeittrainings des Sonntags unschlagbar. Er holte sich im Quali-Turnier vor Jake Dennis und Mitch Evans die zweite Pole-Position. Pascal Wehrlein wurde Sechster, der nur noch mit zwei Zählern führende Nick Cassidy Zehnter.

Der zweite Lauf umfasste zwei zusätzliche Runden und stellte die Effizienz damit noch mehr in den Vordergrund. Wohl auch deswegen hielten sich die meisten Piloten am Start zurück. Diesen gewann Maximilian Günther, der die Spitze aber bald durch den ersten Attack-Mode räumte. Jake Dennis und Mitch Evans machten es ihm zügig nach. Während Günther sich so wieder an Evans vorbeischieben konnte, blieb Dennis vorerst auf dem Platz an der brütend heißen Sonne. Doch in der zweiten Aktivierungsphase zog Günther dank einer smarten Strategie vorbei und davon.

In der 19. Runde fingen die Kameras den dramatischsten Moment des Sonntags ein. Cassidy hatte sich bei einer ungestümen Attacke auf Pascal Wehrlein vertan und so sein Rennen zerstört. Der konservativ fahrende, aber trotzdem in reichlich Chaos verstrickte Wehrlein freute sich abschließend über einen soliden sechsten Rang. An der Spitze endete das Rennen, wie es begonnen hatte. Die Plätze neben dem dominanten Maximilian Günther belegten Dennis und Evans. Der Deutsche schenkte Maserati somit den ersten Formel-Triumph seit Juan Manuel Fangio auf dem Nürburgring 1957. Das entlockte dem eher nüchternen Günther, der den diesjährigen Pole-Fluch der Serie besiegt hatte, ein ungewohntes Jubel-Feuerwerk. „Den ersten Maserati-Sieg in der Formel E einzufahren ist eine große Ehre. Nach den Schwierigkeiten in der ersten Saisonhälfte haben wir nie aufgegeben."

Pascal Wehrlein führt nun mit 134 Zählern die Fahrer-WM an. Nur einen Punkt dahinter hat sich Jake Dennis platziert. Nick Cassidy befindet sich mit 128 Zählern weiter im Titelkampf. Bei noch fünf ausstehenden Rennen zieht der Druck nun spürbar an. Am 24. Juni debütiert die Elektro-Serie im US-amerikanischen Portland. ■

FORMEL E IN JAKARTA (INDONESIEN)

1. Rennen, 36 Runden à 2,37 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Pascal Wehrlein	42.21,995 min
2.	Jake Dennis	+ 0,477 s
3.	Maximilian Günther	+ 1,413 s
4.	Stoffel Vandoorne	+ 3,871 s
5.	Jean-Éric Vergne	+ 4,986 s
6.	Edoardo Mortara	+ 5,587 s
7.	Nick Cassidy	+ 5,982 s
8.	A. Félix da Costa	+ 20,136 s
9.	Robin Frijns	+ 21,687 s
10.	Jake Hughes	+ 23,356 s

2. Rennen, 38 Runden à 2,37 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Maximilian Günther	44.57,285 min
2.	Jake Dennis	+ 2,822 s
3.	Mitch Evans	+ 18,498 s
4.	Sacha Fenestraz	+ 19,307 s
5.	Norman Nato	+ 19,924 s
6.	Pascal Wehrlein	+ 20,108 s
7.	A. Félix da Costa	+ 20,521 s
8.	Edoardo Mortara	+ 20,996 s
9.	Stoffel Vandoorne	+ 26,630 s
10.	Sébastien Buemi	+ 27,273 s

WM-STAND FAHRER

1.	Pascal Wehrlein	134 Punkte
2.	Jake Dennis	133
3.	Nick Cassidy	128
4.	Mitch Evans	109
5.	Jean-Éric Vergne	97
6.	António Félix da Costa	78
7.	Maximilian Günther	70
8.	Sam Bird	62
9.	Sébastien Buemi	62
10.	Jake Hughes	46

WM-STAND TEAMS

1.	Porsche	212 Punkte
2.	Envision-Jaguar	190
3.	Jaguar	171
4.	Andretti-Porsche	156
5.	DS Penske	139
6.	Maserati-DS	87
7.	McLaren-Nissan	86
8.	Nissan	52
9.	NIO 333	28
10.	Mahindra	27

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Raffaele Marciello führt den Akkodis-Mercedes im Finale von Platz 5 kommend zum überlegenen Rennsieg

Marciello meisterlich

Beim 6h-Rennen des Endurance Cup der GT World Challenge in Le Castellet feierte das Mercedes-Team Akkodis ASP einen Sieg, und wieder mal war AMG-Star Raffaele Marciello der ausschlaggebende Faktor für den Erfolg. Trotz einer BOP-Penalty für Mercedes holten die Schwaben in Frankreich Platz 1 und 2 vor dem in der Meisterschaft führenden Rowe-BMW.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Endurance Cup der GT World Challenge scheint in diesem Jahr auf Doppelsiege gepolt zu sein: Beim Saisonstart in Monza belegte BMW die Plätze 1 und 2, beim zweiten Umlauf auf dem Circuit Paul Ricard gelang Mercedes-AMG das gleiche Kunststück: Raffaele Marciello, Jules Gounon und Timur Boguslavskiy siegten im Akkodis-AMG vor den Markenkollegen Luca Stolz, Maro Engel und Fabian Schiller (AlManar-Team). Der in Monza siegreiche BMW M4 GT3 von Rowe Racing (Nick Yelloly, Philipp Eng und Marco Wittmann) verteidigte mit Platz 3 die Führung in der Meisterschaft.

Jules Gounon hatte im Qualifying mit einer Fabelrunde die Pole-Position für Akkodis-Mercedes abgesichert und dabei den Streckenrekord nur um zwei Zehntel verpasst. Doch im Rennen über sechs Stunden fiel der Polesetter zur Rennmitte phasenweise bis auf Position 5 zurück, während sich parallel andere Marken wie BMW oder Audi die Führungsarbeit teilten. Will sagen: Der Mercedes-Doppelsieg war kein platter Durchmarsch.

AMG-Erfolg trotz 20 Kilo

Eher im Gegenteil, denn nach dem Qualifying wurde der Mercedes über die BOP eingebremst, auch auf Druck der Konkurrenz. Zur Debatte stand dabei ein kleinerer Restriktor, doch am Ende mussten die Mercedes „nur“ 20 Kilo zuladen, was zwar im Rennen erkennbare Folgen im ersten Sektor zeigte, doch die Daimler hatten immer noch ausreichend Topspeed, um auf der Mistral-Geraden um Positionen kämpfen zu können. Das war deshalb wichtig, weil die 1,8 Kilometer lange Gerade ohne Schikane befahren wurde, denn die BOP-Macher nutzen das 6h-Rennen in Le Castellet als Referenz für die Einstufung beim Saisonhighlight in Spa, das in diesem Jahr bereits Ende Juni stattfindet. Sowohl Ricard als auch Spa sind in die Kategorie B der BOP-Streckencharakterisierung eingestuft.

Trotz Doppel-Pole war der Doppelsieg für Mercedes beim 6h-Rennen auf dem Circuit Paul Ricard alles andere als ein Durchmarsch: BMW, Audi und Ferrari hatten ihre Chancen.

Trotz der BOP-Änderung blieben die Mercedes auch im Rennen stark und wettbewerbsfähig, was laut Jules Gounon damit zu tun hat, dass man im Winter viel auf der südfranzösischen Strecke getestet hatte: „Dabei haben wir uns auf die Dämpferabstimmung konzentriert und auch was gefunden – das erklärt die starke Performance in Le Castellet.“

Zwar starteten die beiden Daimler von Akkodis ASP und AlManar von der Front, doch der von Platz 4 gestartete Audi des Teams Tresor Orange 1 wurde schnell zur Bedrohung: Startfahrer Mattia Drudi machte im ersten Stint Plätze gut und übte fortan Druck auf Gounon aus, beim ersten Stopp übernahm er die Führung.

Das Audi-Feuerwerk endete aber zur Rennhalbzeit: Der R8 hatte bis dahin einen komfortablen Vorsprung von 30 Sekunden aufgebaut, doch ein Reifenschaden beendete die Gala. Und weil sich bei der Rückfahrt an die Box das Schadensbild ausweitete, musste das Team den Audi zurückziehen.

Akkodis-Pilot Boguslavskiy verlor im Mittelstint erwartungsgemäß etwas an Boden, lieferte sich aber auch ansehnliche Duelle mit dem AlManar-AMG von Fabian Schiller und dem Rowe-BMW von Philipp Eng, der nach dem Ausfall des Audi die Führung vor Schiller übernehmen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

konnte. Das Akkodis-Team vollzog den letzten Fahrerwechsel zum frühestmöglichen Zeitpunkt, um Schlusspilot Marciello genug Zeit zu geben, seine Aufholjagd zu starten. Und der Schweizer lieferte wie immer ab: Er übernahm das Auto auf Platz 5 und schnupfte einen nach dem anderen: Erst war Markenkollege Luca Stolz an der Reihe, obwohl der sich nach Kräften wehrte. Patric Niederhauser im Saintéloc-Audi war das nächste Opfer. Marciello baute immer mehr Druck auf, bis Niederhauser in der Signet-Kurve einen weiteren Bogen einlegte, sodass der Schweizer durchschlüpfte.

Ferrari: Chance vertan?

Der unwiderstehliche Marciello machte fortan Boden auf den führenden Rowe-BMW von Nick Yelloly gut. Die BMW hatten sich im Rennen von eher bescheidenen Startplätzen – bester BMW auf Startplatz 9 – nach vorne gearbeitet, auch wenn man die Führung dabei von Audi erbte. Doch zu Rennende fiel die Performance erkennbar ab, sodass Yelloly für Marciello zur leichten Beute wurde: Kurz vor Beginn der letzten Rennstunde übernahm Marciello die Führung – und schaute fortan nicht mehr zurück. Er baute den Vorsprung bis ins Ziel auf zehn Sekunden aus.

Die einzige theoretische Gefahr für den siegreichen Mercedes waren die werksunterstützten AF Corse-Ferrari, die auf den Plätzen 5 und 7 lauerten. Beide 296 GT3 waren auf einer anderen Boxenstoppstrategie unterwegs, was ihnen theoretisch die Möglichkeit gegeben hätte, den führenden Mercedes herauszufordern. Aber nur dann, wenn man beim letzten Boxenstopp auch etwas riskiert hätte – zum Beispiel nur zwei statt vier neue Reifen aufzuziehen.

45 Minuten vor Ende kam der AF Corse-Ferrari von Alessio Rovera (#51) an die Box, wenig später der zweite 296 GT3 mit der Startnummer 71, doch in beiden Fällen wurden die Autos vollgetankt und mit vier neuen Reifen und recht mittelprächtigen Stoppzeiten wieder herausgeschickt – womit die letzte Chance vergeben war, den führenden Mercedes unter Druck zu setzen.

Damit war der Mercedes-Doppelsieg unter Dach und Fach: Akkodis (Marciello/Boguslavskiy/Gounon) siegte vor den AlManar-Markenkollegen (Engel/Schiller/Stolz). Der Saintéloc-Audi von Patric Niederhauser, Christopher Mies und Simon Gachet (#25) kreuzte die Ziellinie als Dritter, doch 30 Minuten nach Rennende bekam die Audi-Crew nachträglich eine 5-Sekunden-Zeitstrafe wegen eines Track-Limit-Verstoßes aufgebrummt, was sie im Endklassement auf Platz 4 zurückfallen ließ.

Das deutsche Rowe-Team war der Profiteur: Philipp Eng, Marco Wittmann und Nick Yelloly erbten Platz 3 und führen die Tabellenwertung nach ihrem Sieg beim ersten Rennen in Monza weiter an. „Wir konnten das Auto übers Wochenende stark verbessern“, so Eng. „Dass wir von Startplatz 11 zwischenzeitlich auf Platz 1 vorfahren konnten, hätten wir nicht gedacht. Warum wir am Ende Probleme mit der Pace hatten, müssen wir erst noch analysieren.“

BMW: P3 als Optimum

Während sich das Rowe-Team trotz der Setup-Probleme in Ricard mit der Position 3 und Platz 6 für das Junioren-Trio Harper/Verhagen/Hesse recht ordentlich aus der Affäre ziehen konnte, reiste das WRT-Team gerupft aus Frankreich ab: Zwar konnte sich der M4 von Valentino Rossi, Augusto Farfus und Maxime Martin (#46) vom 20. Startplatz bis auf Position 8 nach vorne schieben, doch das Schwesterauto von Charles Weerts, Dries Vanthoor und Sheldon van der Linde fiel nach zwei Rennstunden wegen Feindkontakt mit einem Ferrari aus, weil die Lenkung gebrochen war.

„Das Resultat war okay“, hielt Martin fest, „aber wir verstehen nicht, warum die Pace zu Rennende nachließ. Dazu kämpften wir bei der #46 noch mit Leistungsverlust.“ WRT-Boss Vincent Vosse war nicht begeistert: „Das war ein hartes Wochenende. Wir waren nicht happy mit unserem Setup, und wir müssen jetzt die Schwachstellen identifizieren, damit wir beim Heimrennen in Spa wieder besser dastehen.“

Die GTWC-Bühne und speziell der Endurance Cup boomen weiter: In Le Castellet standen 57 GT3-Autos am Start, für das Saisonhighlight in Spa liegen dem Veranstalter 73 Nennungen vor. Insider glauben, dass in Spa Ferrari mit dem 296 GT3 stark sein wird, auch weil man in Ricard nicht alles zeigte. Wer weiß, vielleicht sehen wir in Spa den dritten Doppelsieg in Folge ... ■

GTWC

Freude über den Sieg beim 6h-Rennen: Marciello, Boguslavskiy und Gounon

GTWC

Nur von den Teamkollegen geschlagen: AlManar-Mercedes auf Position 2

GTWC

Tabellenführung verteidigt: Platz 3 für den Rowe-BMW #98 in Le Castellet

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ZWEITER SAISONLAUF: CIRCUIT PAUL RICARD (F)

Länge der Strecke: 5,771 km; **Renndistanz:** 183 Runden = 1056,093 km; **Pole-Position:** Jules Gounon, Timur Boguslavskiy, Raffaele Marciello; Akkodis ASP-Mercedes AMG GT3 (#88): 1.53,745 min; **Schnellste Runde:** Arthur Rougier; CSA Racing-Audi R8 LMS GT3 (#888): 1.54,239 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Marciello/Boguslavskiy/Gounon	Akkodis-Mercedes AMG	6:01.41,507 h
2.	Pro	#777	Engel/Stolz/Schiller	AlManar-Mercedes AMG	+9,883 s
3.	Pro	#98	Eng/Wittmann/Yelloly	Rowe-BMW M4 GT3	+18,279 s
4.	Pro	#25	Mies/Gachet/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 LMS	+22,313 s
5.	Pro	#71	Serra/Rigon/Fuoco	AF Corse-Ferrari 296 GT3	+26,733 s
6.	Pro	#998	Harper/Hesse/Verhagen	Rowe-BMW M4 GT3	+27,354 s
7.	Pro	#51	Rovera/Schwarzman/Nielsen	AF Corse-Ferrari 296 GT3	+1.32,963 m
8.	Pro	#46	Rossi/Martin/Farfus	WRT-BMW M4 GT3	+1.36,709 m
9.	Gold	#21	Hofer/Baert/Soulet	ComToYou-Audi R8 LMS	+ 1 Runde
10.	Gold	#157	Born/Schumacher/Zug	Winward-Mercedes AMG	+ 1 Runde
11.	Gold	#9	Eteki/Panis/Di Folco	Boutsen-Audi R8 LMS	+ 1 Runde
12.	Pro	#159	Kirchhöfer/Goethe/Kjaergaard	Garage 59-McLaren 720 S	+ 1 Runde
13.	Pro	#87	Ferrari/Drouet/Götz	Akkodis-Mercedes AMG GT3	+ 1 Runde
14.	Bronze	#79	Maini/Baud/Haupt	HRT-Mercedes AMG GT3	+ 1 Runde
15.	Silber	#99	Patrese/Delli Guanti/Aka	Tresor-Audi R8 LMS	+ 2 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Nach der letzten BOP-Einstufung rückt Ferrari näher an Toyota heran – und markiert beim Vortest die Bestzeit

Möge das Spiel beginnen

Der Countdown zum 24h-Rennen in Le Mans wurde am vergangenen Wochenende mit der technischen Abnahme und dem Vortest eingeläutet. Das große Thema im Fahrerlager war die neue BOP für die Hypercar-Topklasse, die am vergangenen Mittwoch herauskam. Ändert die BOP etwas an der Hackordnung in der Topklasse?

Von: **Marcus Schurig**

Le Mans feiert 2023 seinen 100. Geburtstag. Das größte und wichtigste Langstreckenrennen der Welt bereitet sich auf ein besonderes Spektakel vor: 300 000 Tickets wurden verkauft, fünf große Hersteller sorgen in der Topklasse für Wirbel, der französische Präsident Emmanuel Macron ist eingeladen, und angeblich wird ein Weltstar aus Hollywood die Startflagge schwenken. Abseits der Boulevard-Themen interessiert die echten Fans vor allem eine Frage: Bekommen wir beim 24h-Rennen einen engen und harten Fight in der Hypercar-Königsklasse geboten? Kann der Neueinsteiger Ferrari den Platzhirsch Toyota unter Druck setzen? Wo steht Peugeot? Und haben die beiden LMDh-Hersteller Porsche und Cadillac eine Chance gegen die in der bisherigen WM-Saison dominierenden LMH-Rennwagen?

BOP verschiebt Tangenten

Früher gab es erste Richtungsanzeigen für solche Fragen auf der Rennstrecke, und zwar beim Vortest. Auf den kommen wir später noch mal zurück, doch die Wettbewerbsfähigkeit der fünf Hypercar-Marken ist heuer auch eine direkte Ableitung aus der Balance of Performance (BOP). Am 31. Mai verabschiedete die FIA Endurance Commission eine neue BOP für die Hypercar-Klasse. Das war erwartet worden, doch die Zahlen sorgten schon für Schockwellen: Die zwei GR010 Hybrid von Toyota müssen 37 Kilo zuladen und liegen damit am obersten Limit des Reglementgewichts. Auch Ferrari muss beim 499P Gewicht zuladen, aber nur 24 Kilo, die dritte Hypercar-Marke Peugeot blieb unangetastet. Mit dieser Neueinstufung in der LMH-Fraktion bringt man Ferrari näher an Toyota heran, gleichzeitig bremst man die LMH-Autos in Relation zu den LMDh-Wagen aus der IMSA-Serie ein.

Die zwei LMDh-Hersteller Cadillac und Porsche müssen zwar auch Gewicht zuladen, aber nur elf bzw. drei Kilogramm. Mit dieser Korrektur bringt man Porsche näher an Cadillac heran. Zehn Kilo sind auf der langen Strecke in Le Mans etwa drei Zehntel. Da die LMDh weniger zuladen müssen, gleicht man auch die beiden Plattformen an: Der Rückstand von Porsche auf Toyota und Ferrari schmilzt damit theoretisch von zwei auf eine Sekunde.

Wie immer, wenn es um die BOP geht, fielen die Reaktionen sehr gemischt aus, diesmal aber aus zwei Gründen: Die Kritiker brachten formale Einwände gegen die BOP-Rochade vor, ebenso wie sportliche. Zunächst die formale Seite: Es gibt eine schriftliche Vereinbarung zum Thema BOP zwischen ACO/FIA und den Herstellern in der Topklasse, wo Grundregeln definiert sind. Das Dokument ist leider – oder besser: ganz bewusst – nicht öffentlich, sondern geheim.

Absprachen ignoriert?

Angeblich steht da erstens drin, dass es vor Le Mans nur eine markenspezifische BOP geben soll, um das ewige Sandbagging zu verhindern. Im Laufe der Saison sei alle zwei Rennen eine Plattform-BOP erlaubt, wo LMDh und LMH aneinander angepasst werden. Was jetzt passiert ist, widerspricht beidem: Die neue BOP ist ganz klar eine markenspezifische Anpassung, die aber auch Auswirkungen auf das Binnenverhältnis von LMH und LMDh hat. Einige Hersteller sagen, das sei gar nicht erlaubt, aber das können wir nicht überprüfen,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

weil die BOP-Regeln geheim sind. Schaut man genauer in die Anpassung und die Begründung der BOP, ist etwas anderes auffällig: Hersteller und ACO/FIA hatten verabredet, dass die BOP primär die „Performance-Potenziale“ der Fahrzeuge anpasst, nicht die operative Qualität der Einsatzteams, zu denen zum Beispiel Strategie, Boxenstopps, Fahrerqualität oder Reifennutzung gehören. Im Fach-Englisch sind das die Performance-Parameter zweiter Ordnung. Gegenstand der BOP sollten aber primär die Performance-Parameter der ersten Ordnung sein, also das Fahrzeug und seine messbaren Grunddaten wie Gewicht, Schwerpunktlage, Leistung, Abtrieb und Luftwiderstand.

Systemwechsel der BOP?

Wie begründen ACO und FIA diesen Systemwechsel bei der Fahrzeugeinstufung? Man habe allen Herstellern in der neuen Topklasse versprochen, dass sie eine Chance haben sollten, wettbewerbsfähig zu sein. Man gibt zu, dass in den ersten drei WM-Rennen die Performance-Unterschiede zwischen den Herstellern und auch zwischen den Plattformen größer gewesen seien als angenommen. Um einen fairen und ausgeglichenen Wettbewerb in Le Mans zu garantieren, sei man daher vom ursprünglichen BOP-Konzept abgewichen.

> „Für mich sieht die BOP-Neueinstufung in der Topklasse eher wie eine Balance of Results aus – und nicht wie eine Balance of Performance.“
>
> Toyota-Technikchef Vasselon

Diese formalen Aspekte sorgten natürlich für ein ziemliches Erdbeben im Fahrerlager, besonders bei Toyota, denn die Japaner wurden für ihre guten Resultate abgestraft, die aus Toyota-Sicht nicht auf einem Vorteil des Fahrzeuges beruhen, sondern auf den Faktoren Teamqualität und vor allem Reifennutzung. „Für mich sieht das eher wie eine Balance of Results aus, nicht wie eine Balance of Performance“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon.

Womit wir bei den sportlichen Folgen der neuen BOP angekommen sind: Im Prinzip rückt das Feld damit enger zusammen, was den Fans ja nur recht sein kann. Porsche-LMDh-Projektleiter Urs Kuratle rechnet die Konsequenzen durch: Ohne BOP-Anpassung hätte Porsche beim Nettospeed, basierend auf den Daten der ersten drei Rennen in Le Mans etwa acht Zehntel pro Runde auf Cadillac eingebüßt, 1,7 Sekunden auf Ferrari und 2,2 Sekunden auf Toyota. Nach der BOP-Anpassung liegt man nur noch fünf Zehntel hinter Cadillac, auf die beiden LMH-Platzhirsche Toyota und Ferrari verliert Porsche jetzt etwa eine volle Sekunde pro Runde. Das alles immer unter der Voraussetzung, das keiner der Hersteller bei den Testfahrten seit dem letzten WM-Lauf in Spa einen größeren Sprung gemacht oder in den Rennen aktiv Performance verschleiert hat.

„Dieser Schritt war richtig und notwendig, aber es ist halt nur der halbe Schritt“, so Kuratle. Der Grund für seine Interpretation: Porsche sei immer noch zu weit weg von Toyota und Ferrari, um aus eigener Kraft in Le Mans um den Sieg kämpfen zu können. Bei einem grünen Rennen ohne Gelbphasen und Probleme würde Porsche nach der BOP-Anpassung laut Simulation im Ziel etwa anderthalb Runden Rückstand haben, ohne BOP-Anpassung wären es drei Runden gewesen. Aus diesem Grund hatte Porsche dafür plädiert, auch eine Anpassung der Leistung vorzunehmen. Man hätte zum Beispiel den LMDh-Autos zehn bis 20 PS mehr Leistung zugestehen können, dann hätte man zumindest auf dem Papier die Unterschiede zwischen LMH und LMDh fast auf null gestellt. Diesen letzten Schritt wollten ACO und FIA aber nicht mitgehen. „Unter regulären Bedingungen können wir Toyota und Ferrari nicht schlagen, auch nicht mit der neuen BOP“, folgert Urs Kuratle.

Intern hat sich Porsche jetzt ein neues Ziel gesetzt, nämlich die konzeptgleichen Cadillac hinter sich zu lassen. Im Cadillac-Lager äußert man sich gar nicht zur BOP, weil das laut sportlichem Reglement der WEC seit diesem Jahr untersagt ist. Diese Regel wird übrigens von allen WM-Teilnehmern als ärgerlich und dumm eingestuft.

Ferrari ist trotz 24 Kilo mehr Gewicht happy. Man habe so vier Zehntel auf Toyota gutgemacht, was eine Verbesserung sei. Ferrari-Sportchef Antonello Coletta gibt allerdings zu bedenken: „Da die meisten Autos der Topklasse noch sehr neu sind, wird in Le Mans die Zuverlässigkeit viel wichtiger sein als der Speed.“

Denn in der Tat haben alle Hersteller noch mit kleinen Zipperlein zu kämpfen, was man ▷

XPB

Toyota muss 37 Kilo zuladen, bleibt aber weiter der Topfavorit für Le Mans

MOTORSPORT IMAGES

Zum 100. Geburtstag präsentiert Le Mans ein volles und buntes Feld

MOTORSPORT IMAGES

In der GTE-Am-Klasse sind 21 Fahrzeuge von vier Herstellern genannt

MOTORSPORT IMAGES

NASCAR & Le Mans: Beim Garage-56-Auto geht es um Show, Shine und Sound

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

auch beim Vortest am letzten Wochenende wieder erkennen konnte: Porsche hatte ein Thema mit dem Brake-by-Wire-System, Toyota verlor Testzeit mit einem Elektrikproblem, ein Peugeot blieb auf der Strecke mit einem Hybridthema stehen. Will sagen: Die ganze Debatte um BOP und Rundenzeiten ist zwar verständlich, aber am Ende könnte es in der Tat passieren, dass der Hersteller siegt, der ohne größere Probleme mit einem Auto durchfährt. Und da die Abstände jetzt geringer sind, könnten mehr Hersteller von Problemen der anderen Hersteller profitieren.

Vortest-Zeiten irrelevant?

Sie würden jetzt gerne erfahren, was beim Vortest sportlich passiert ist? Ganz ehrlich: Vergessen Sie es! Für Teams und Fahrer ist der Vortest bedeutsam, weil er die einzige Möglichkeit bietet, vor der Rennwoche auf dem Circuit de 24 Heures zu fahren. Da werden Setup-Einstellungen überprüft, Aero-Konfigurationen gecheckt, der Reifenverschleiß kontrolliert und Bremsenpakete eingefahren. Die Rundenzeiten sind aber komplett sekundär. Ferrari markierte in der Topklasse die Bestzeit mit 3.29,504 min. – im Vorjahr lag die Qualifying-Zeit in der niederrangigen LMP2-Klasse bei 3.25,394. Noch Fragen?

Was die Hypercar-Topklasse betrifft, so hat sich trotz der BOP an den grundsätzlichen Vorhersagen nichts geändert: Die LMH-Autos von Toyota und Ferrari werden schneller sein als die LMDh-Autos von Cadillac und Porsche, Peugeot liegt weiter

> „Da die meisten Autos aus der Hypercar-Topklasse noch sehr neu sind, wird in Le Mans die Zuverlässigkeit viel wichtiger sein als der reine Grundspeed."
>
> Ferrari-Sportchef Coletta

deutlich zurück. Die größte Änderung könnte darin bestehen, dass Ferrari näher an Toyota herangerückt ist, und dass die beiden LMDh-Autos näher an den LMH-Wagen dran sind – beides dank der neuen BOP. Ob Ferrari das Defizit auf Toyota bei der Reifennutzung reduziert hat, bleibt abzuwarten. Wenn nicht, dann bliebe Toyota der Topfavorit, übrigens auch bei den operativen Faktoren wie Boxenstopps und Strategie. Mit 16 Autos in der Topklasse, darunter fünf große Hersteller, können sich die Fans auf jeden Fall auf ein spannendes Rennen einstellen, zumal es am Wochenende auch hin und wieder regnen soll.

Und die anderen Klassen? In der LMP2-Kategorie sind 24 Autos genannt. Da hier Pro-Am-Fahrerpaarungen zum Einsatz kommen, spielt das Fahrer-Line-up eine große Rolle. Laut Papierform sind sicher die Hälfte aller LMP2-Teams so besetzt, dass sie vorne reinfahren können. In Wahrheit werden am Ende die etablierten LMP2-Teams das Rennen unter sich ausmachen, als da wären: United Autosports, Jota, WRT oder Prema Racing. Nur wenn die üblichen Verdächtigen patzen, öffnet sich die Tür für kleinere Teams wie Tower Motorsports, wo mit Ricky Taylor und René Rast zwei Top-Prototypen-Profis am Lenkrad drehen.

Der letzte GTE-Auftritt

Beim letzten Schwanengesang der guten alten GTE-Klasse wird es mit 21 Autos von Porsche, Ferrari, Aston Martin und Corvette sicher kunterbunt zugehen. Wie in der LMP2-Klasse hängt auch in der GTE-Am-Kategorie viel an der Qualität der Fahrerpaarungen, denn auch hier müssen sich Amateure und Profis am Lenkrad abwechseln. Auf der BOP-Seite sollte es eigentlich keine großen Überraschungen geben, denn die Autos sind wohlbekannt. Für jene GT-Teams, die auch in der WM starten, entfallen in Le Mans die Handicap-Gewichte.

So hat jeder Hersteller in der Regel zwei bis drei Autos in petto, die siegfähig sein sollten. Nach dem bisherigen Saisonverlauf ist das Corvette-Trio mit der Startnummer 33 (Catsburg/Keating/Varrone) wieder stark einzuschätzen, allerdings haben Porsche, Aston Martin und Ferrari deutlich mehr Topautos am Start, sodass auch in der GTE-Am-Klasse viel davon abhängt, welches Team ohne technische Probleme, Unfälle, Strafen oder Reifenschäden durchkommt. Aber für welche Klasse gilt das in Le Mans eigentlich nicht?

Eine besondere Erwähnung verdient hier sicher auch das Garage-56-Auto von General Motors, das vom Team Hendrick Motorsports eingesetzt wird. Der aktuelle NASCAR-Rennwagen Chevrolet Camaro ZL1 wird von Mike Rockenfeller, Ex-F1-Weltmeister Jenson Button und dem siebenfachen NASCAR-Champion Jimmie Johnson pilotiert. Das Trio markierte beim Vortest eine Bestzeit von 3.53,761 Minuten – und war damit schneller als alle GTE-Am-Autos, was so nicht unbedingt zu erwarten war.

„Unser Simulationen hatten Rundenzeiten von 3.55 Minuten vorausgesagt – plus minus drei Sekunden", erzählt Pilot Mike Rockenfeller. „Unsere Hoffnung besteht darin, dass wir im Rennen schon ein paar GTE-Am-Autos über die reine Pace schlagen können." Der ehemalige Audi-Werksfahrer stellt aber auch klar, dass es sich bei dem Projekt primär um eine coole Werbenummer für den NASCAR-Sport handelt. „Das Auto ist mega-spektakulär, und allein der Sound wird die Fans von den Sitzen reißen", sagt Rockenfeller. „Aber wir als Team haben uns natürlich auch sportlich einiges vorgenommen."

Echte Schwachstellen gibt es angeblich keine mehr: der Powertrain funktioniert zuverlässig, dito die Bremsen, und an Leistung herrscht sicher kein Mangel. Der NASCAR-V8 hat etwa 200 PS mehr als die GTE-Am-Motoren, aber die braucht er auch, weil der Luftwiderstand wegen der Verwendung des normalen Cup-Heckspoilers eher grottig ausfällt. Das einzige echte Fragezeichen sind die Goodyear-Reifen, die bisher bei den Tests mit wenig Verschleiß glänzten. „Ich habe nur die Sorge, dass wir zuviel Reifen-Pickup aufsammeln, aber das können wir erst bei den Testfahrten und in den Trainings überprüfen", sagt Rockenfeller.

Le Mans: Anfang und Ende

Es ist also alles angerichtet für den 100. Geburtstag der großen alten Dame Le Mans: Die Hersteller sind (endlich) wieder in die Topklasse zurückgekehrt, wobei der Scheitelpunkt der Welle erst im nächsten Jahr kommt, wenn Renault, Lamborghini und BMW dazukommen. Die GTE-Autos geben ihren Ausstand, sie werden 2024 von den GT3-Wagen ersetzt. Und auch das LMP2-Kontingent wird 2024 stark schrumpfen, weil die Klasse auf WM-Ebene entfällt. Anfang und Ende – alles wie im richtigen Leben. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Kalenderplanungen für die Saison 2024

Neu: Austin und São Paulo

Diese Woche Freitag hält der Le Mans- und WEC-Ausrichter ACO seine jährliche Pressekonferenz ab. Hier lesen Sie schon heute, was der Rest der Welt erst am kommenden Freitag wissen wird, darunter auch die Kalenderplanungen für die kommende Saison, die einige Überraschungen bereithält ...

Von: **Marcus Schurig**

Spätestens seit dem WM-Saisonauftakt in Sebring war klar, dass die WEC nicht mehr gewillt ist, weiter im Rahmenprogramm des 12h-Rennens der IMSA-Serie anzutreten – die WM sieht sich einfach nicht als Rahmenserie, auch wenn man sich die hohen Zuschauerzahlen in Sebring gerne ans eigene Revers heftet. Darüber hinaus wissen wir bereits seit Dezember 2022, dass der WM-Saisonstart 2024 in Katar erfolgen wird.

Am kommenden Freitag wird aber ein perspektivisch größerer Kalenderumbau verkündet: Der Saisonvortest findet ebenso wie das erste Saisonrennen im Februar in Katar statt. Als Lückenfüller soll Monza zwischen Katar und dem traditionsreichen Rennen in Belgien in den Kalender wandern, der Termin liegt im April.

Von da an geht es weiter nach Spa, dann kommt Mitte Juni Le Mans. Im August steht ein neuer Doppelpack binnen zwei Wochen an: Erst fährt die Sportwagen-WM in Austin auf dem Circuit of The Americas, von dort geht es weiter nach São Paulo. Von Brasilien werden die Autos zum WM-Lauf nach Fuji verschifft, der wie gewohnt im September stattfindet, als Finale ist Bahrain im November gesetzt.

MOTORSPORT IMAGES

Die Sportwagen-WM kehrt 2024 erstmals wieder nach São Paulo zurück

Der US-Lauf in Austin ist übrigens nur eine Überbrückung: Ab 2025 soll das WM-Rennen in Indianapolis ausgetragen werden, da hat sicher auch Indy-Besitzer und Porsche-Teamchef Roger Penske seine Finger im Spiel. 2025 könnte der Kalender neun Rennen umfassen, als Kandidate wird Imola gehandelt. Die Idee: Der Zutritt von Ferrari rechtfertigt ein zweites Rennen in Italien.

Der zweite Schwerpunkt der Pressekonferenz kreist um das Thema dritte Topklasse mit Wasserstoffantrieb. Für die regelmäßigen Leser von MSa ist das jedoch keine Überraschung, wir berichteten erstmals im September 2022 von diesen Plänen und haben seither auch zahlreiche Updates mit neuen Details nachgereicht. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FIA BESTÄTIGT MACAU GP

Wie bereits mehrfach in MSa gemeldet, hat die FIA nun die Rückkehr des GT3 Weltcups und des Formel 3 Grand Prix in Macau bestätigt. Die FIA hat einen neuen Dreijahresvertrag mit dem Veranstalter abgeschlossen, wobei in Zukunft zwei separate Rennwochenenden stattfinden: Am ersten Wochenende starten nationale und asiatische Serien, das zweite Wochenende bleibt für die internationalen Rennen reserviert und findet 2023 vom 16. bis zum 19. November statt. Am Start stehen hier das FIA GT Finale mit GT3-Rennwagen sowie der internationale F3 GP. Darüber hinaus richtet auch die neue TCR-Weltserie zwei Rennen aus, die Superbikes sind ebenfalls wieder am Start. Das GT-Rennen promotet übrigens Stéphane Ratel für die FIA.

WASSERSTOFF-BOOM?

Am kommenden Freitag verkündet der Le Mans- und WM-Ausrichter ACO die Einführung einer dritten Topklasse, die neben den Klassen LMH (WEC) und LMDh (IMSA) gleichberechtigt um Siege und Titel kämpfen soll. Diese Klasse ist Fahrzeugen vorbehalten, die Wasserstoff als Energiequelle nutzen. Es ist ein offenes Geheimnis, dass Toyota mit einem Prototypen mit Wasserstoff-Verbrenner teilnehmen will, dazu gibt es eine Kooperation von Bosch und Ligier, außerdem nimmt Hyundai als Zaungast an den Gesprächen teil. Vertreter aus der Zulieferindustrie enthüllten in Le Mans, dass die Nachfrage an Motorkonzepten rund um das Thema Wasserstoff sprunghaft angestiegen sei und man damit rechnen könne, dass noch mehr Hersteller auf diesen Zug aufspringen werden.

PEUGEOT: KEIN NEUER V6

Peugeot-Insider leugneten in Le Mans nicht, dass die Sportabteilung für 2024 ein größeres Update für das Hypercar 9X8 plant, verwiesen in diesem Zusammenhang aber die These ins Reich der Fabel, dass dabei womöglich ein größerer V6-Motor zum Einsatz kommen könnte. Peugeot verwendet im 9X8 den kleinsten V6-Motor mit 2,6 Litern Hubraum, was aber auch mit dem speziellen Aero-Konzept begründet wurde, das bekanntlich ohne einen Heckflügel auskommt. „Der Powertrain wird sich 2024 nicht ändern, anderes schon", so ein Peugeot-Teammitglied in Le Mans.

MOTORSPORT IMAGES

NEUE SAFETY-CAR-REGELN

WEC-Rennleiter Eduardo Freitas nutzte den Testtag dazu, mehrere Probeläufe mit den neuen Safety-Car-Regeln durchzuführen. Die neuen Regeln sehen vor, dass bei größeren Zwischenfällen wie bisher drei Safety Cars auf die Strecke kommen, um das Feld einzubremsen. Wenn das Problem behoben ist, kommt nur noch ein Safety Car zum Einsatz, dazu werden die Rennklassen über einen Wave-by sowie einen Pass-Around hinter dem Safety Car vor dem Neustart sortiert. Die beiden Probeläufe beim Testtag nahmen in etwa eine halbe Stunde in Anspruch – länger als früher, aber trotzdem gerechter.

AUSSTELLUNG IN LE MANS

Fans und Zuschauer haben in der Rennwoche die einmalige Chance, im Le-Mans-Museum 65 Siegerautos in Augenschein zu nehmen – das größte Kontingent an Le-Mans-Siegerwagen, das jemals an einem Ort versammelt war. Die Ausstellung ist bis zum 2. Juli geöffnet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der perfekte Rennwagen

Porsche und Penske – dieses Zusammenspiel beim Einsatz des neuen Hypercars Porsche 963 hat Tradition. Zum ersten Mal arbeiteten die Zuffenhausener und das US-Team bereits in den 70er-Jahren zusammen. Das Ergebnis: mit dem bis zu 1300 PS starken 917/30 der kraftvollste Sportwagen-Prototyp der Welt.

Von: **Dirk Johae**

Nicht nur auf der Strecke von Le Mans wird Jahr für Jahr ein neues Kapitel Motorsportgeschichte geschrieben. Auch hinter den Kulissen werden immer wieder wichtige Fäden geknüpft – wie beispielsweise 1971: Während die Teams von John Wyer und Martini International um den zweiten Porsche-Gesamtsieg ringen, treffen sich hinter den Kulissen Ferdinand Piëch, Roger Penske und Mark Donohue. Porsche sucht nach dem Stopp der Sportwagen-Kategorie (Gruppe 4) eine neue Spielwiese, Roger Penske seinerseits nach einem konkurrenzfähigen Can-Am-Auto. Das matcht an diesem Juni-Tag. Porsche und Penske stellen diskret im Separee die Weichen für den gemeinsamen Can-Am-Auftritt ab 1972.

Diesen eröffnet Penske-Pilot Mark Donohue im Porsche 917/10 mit der Pole-Position und dem zweiten Platz im Rennen hinter Denny Hulme im neuen Werks-McLaren M20. Nur zwei Wochen später verunglückt Donohue jedoch bei Testfahrten für den folgenden Lauf in Road Atlanta. Bei hoher Geschwindigkeit hat sich die Heckverkleidung gelöst. Der 917/10 dreht und überschlägt sich. Eine schwere Knieverletzung wirft Donohue über zwei Monate aus der Bahn. Als Ersatz verpflichtet Roger Penske den Routinier George Follmer. Der 38-Jährige gewinnt diesen und vier weitere Saisonläufe. Erst im sechsten von insgesamt neun Saisonläufen kehrt Mark Donohue ins Cockpit zurück. Er gewinnt zwar noch einen Lauf, sein Teamkollege aber überlegen die Meisterschaft.

Die Überlegenheit des „Porsche-Panzers“ schockt die Konkurrenz. Das Werksteam von Serienmeister McLaren steigt aus. Aber Penske und Fahrer Mark Donohue sind mit dem 917/10 trotz der überwältigenden Erfolge noch nicht vollends zufrieden. Auf den Geraden war der Werks-McLaren teilweise schneller, dem Zwölfzylinder-Turbo mangelte es an Fahrbarkeit.

Porsches bester Testfahrer

So beginnt noch vor Saisonende die Entwicklungsarbeit am neuen Can-Am-Auto für 1973: dem 917/30. Eine entscheidende Rolle übernimmt Mark Donohue, der nicht nur Rennfahrer, sondern auch Maschinenbauingenieur ist. „Er dachte und präzisierte wie wir Ingenieure“, lobt Peter Falk, damals bei Porsche Abteilungsleiter Vorentwicklung und Rennen, den US-Amerikaner in seiner Erinnerungen und urteilt: „Er war der beste Testfahrer, den wir je hatten.“ Den Rennwagen, der aus der Zusammenarbeit entsteht, nennt Donohue „ein Monument für meine Karriere als Ingenieur und Fahrer.“ Das Auto wird umfassend überarbeitet. Die Liste von Projektleiter Helmut Flegl umfasst insgesamt 24 Positionen.

Zur Verbesserung der Fahrstabilität gegenüber dem 917/10 wird der Radstand um 184 auf 2500 Millimeter verlängert, ermittelt durch das Testchassis mit variablem Radstand. Auch die Aerodynamik wird weiterentwickelt. Bei zumindest gleichem Abtrieb soll die neue Karosserie weniger Luftwiderstand haben. Dafür arbeitet Porsche mit dem französischen Spezialisten SERA (Société d’Études et Réalisations Automobiles) in Paris zusammen. Die Firma des damaligen Le-Mans-Renndirektors Charles Deutsch nutzt wie beim 917/20 den Eiffel-Windkanal. Für die Karosserie mit ihren runderen Formen („Paris Body“) entwickelt Porsche selbst ein Langheck samt größerem Flügel.

Der 180-Grad-V12 wird auf 5,4 Liter Hubraum vergrößert. Dieser „ultimative Motor des 917“ (Piëch) leistet bis zu 1300 PS, wird aber auf 1100 PS gedrosselt. „Wir verbesserten dadurch das Ansprechverhalten und minderten das Hohlkreuz der Drehmomentkurve“, erläuterte Ferdinand Piëch in seiner „Auto. Biografie“. Spitzenleistungen von bis zu 1500 PS verweist der Fachjournalist Eckhard Schimpf ins Reich der Fabel: „1300 PS war die höchste PS-Zahl, die auf dem Prüfstand gemessen wurde“. Diese Leistung reicht, damit der 917/30 zum „perfekten Rennwagen“ (Donohue) wird: „Es gibt derzeit auf der Welt nichts Schnelleres, nichts besser Liegendes, nichts technisch Fortschrittlicheres und nichts, was mehr Fahrspaß bereitet“.

Schneller als ein Formel 1

Obendrein sitzt im Cockpit ein Fahrer wie Mark Donohue. „Er ging mit den 1000 PS um, als wäre es ein Spielzeug“, schwärmte Ferdinand Piëch. Mit insgesamt sechs Gesamtsiegen und den Qualifying-Bestzeiten in allen acht Saisonläufen beherrschen Donohue und sein 917/30 die Saison. Wie weit das Penske-Einwagen-Team sämtlichen Mitstreitern überlegen ist, zeigt sich besonders deutlich in Mid-Ohio. Im Qualifying ist Donohue 2,5 Sekunden schneller als Jody Scheckter im 917/10. George Follmers Bestzeit aus dem Vorjahr unterbietet er sogar um 3,7 Sekunden. Der 917/30 ist schneller als ein Formel-1-Auto. Für eine

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DAS DETAIL

PORSCHE

Kurzporträts der 917/30 mit Renneinsätzen
Chassis 001 (Porsche Museum, Foto)
Erstes 917/30-Chassis: Testwagen mit variablem Radstand, dann Umbau auf 917/10-Technik. Starts in der Interserie, letzter Einsatz 1975 mit Herbert Müller (1.).
Chassis 002 (Porsche Museum)
Das erste von zwei Autos für das Penske Team. Erster Einsatz beim Can-Am-Auftakt 1973, erster Rennsieg in Watkins Glen.
Chassis 003 (Sammler in den USA)
Das Meisterauto: insgesamt fünf Saisonsiege durch Mark Donohue. Letzter Can-Am-Einsatz 1974 in Mid-Ohio mit Brian Redman (2.). 1975 Weltrekordfahrt in Talladega. 1976 Verkauf durch Penske an Otis Chandler.

DIE TECHNIK

PORSCHE

Bezeichnung: Porsche 917/30
Gitterrohrrahmen (Leichtmetall)
Motor: V12 180° (912), 2 Turbol., 5374 cm³, 1100 PS bei 7800/min (1,3 bar), bis 1300 PS
Getriebe: Porsche-4-Gang
Vorderachse: Querlenker, Längsstreben
Hinterachse: Querlenker, Längsstreben
Reifen: Goodyear
Länge: 4562 mm
Breite: 2085 mm
Höhe: 970 mm
Radstand: 2500 mm
Spur vorne: 1670 mm
Spur hinten: 1565 mm
Tank: 265 l
Gewicht: 800 kg

DIE ERFOLGE

PORSCHE

Debüt: 10. Juni 1973 (Mosport Park)
Einsätze (Can-Am): 9
Einsatzzeit: 6/1973–8/1974
Siege: 6
Pole-Positions: 8
Punkte: 154

Runde in Watkins Glen benötigt Donohue 0,8 Sekunden weniger als Pole-Setter Ronnie Peterson im Lotus. Doch die neuen Can-Am-Verbrauchslimits für 1974 bremsen den 917/30 ein. Porsche steigt aus, und Mark Donohue beendet seine Can-Am-Karriere. Im letzten Renneinsatz durch Penske wird Brian Redman Zweiter hinter Jackie Oliver (Shadow). ■

MOTORSPORT IMAGES

Dominator Donohue: Galavorstellung in Mid-Ohio

PORSCHE

Vmax 385 km/h: Acht Rennen, acht Qualifying-Bestzeiten

PORSCHE

Längerer Radstand und neue Karosserie: Für die Entwicklung holte Porsche sich Hilfe bei SERA

LE-MANS-JUBILÄUM

SPEZIAL ZUM 100-JÄHRIGEN
In der einzigartigen Ausgabe widmet sich die Redaktion von Motorsport aktuell dem legendären Langstreckenrennen von den Anfängen des 24-Stunden-Rennens von Le Mans bis heute. 134 Seiten, 9,80 Euro. Im Buch- und Zeitschriftenhandel oder unter shop.motorpresse.de (Motorsport aktuell/Sonderhefte)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Haubentaucher

Mit hoher Schlagzahl und guter Reifenwahl konterten Esapekka Lappi und Thierry Neuville Toyota aus

Thierry Neuville und Hyundai feiern beim verregneten italienischen WM-Lauf ihren ersten Saisonsieg. Toyota zeigt ungewohnte Schwächen. Der heimliche Sieger aber ist Weltmeister Kalle Rovanperä.

Von: **Markus Stier**

Zum ersten Knall kommt es schon am Dienstag während des Trainings. Zwischen der Felseninsel Tavolara und Olbia geht ein krachendes Gewitter runter. Es ist nicht das typische, Luft reinigende Hitzegewitter, dem danach wieder die Urlaubssonne folgt, sondern der Auftakt zu einer Serie von Schauern, die das ganze Rallye-Wochenende die Insel heimsuchen und die leuchtende Costa Smeralda immer wieder in trübgraue Tristesse tauchen. Am Sonntag schüttet es dermaßen, dass die finale Powerstage nach den Rally1-Stars abgebrochen wird.

„So viele Wasserdurchfahrten habe ich noch nie gesehen“, staunt Sébastien Ogier, und das will was heißen. Der Franzose hat in seinen 15 WM-Jahren immerhin zehn Mal die Rallye Argentinien bestritten. Kollege Ott Tänak unkt über Tümpel und Schlammpassagen: „Sieht aus, als wären wir schon bei der Safari.“ Dem Urteil des Esten in solchen Dingen ist allerdings nur bedingt zu trauen: Bei der wirklichen Safari in Kenia wähnte sich Fords Speerspitze 2021 bei der Dakar.

Zumindest in Sachen Pannen- und Ausfallliste ist Tänaks Einschätzung aber gar nicht so falsch, zumindest, was sein Team angeht. Es beginnt mit einem anfangs gut aufgelegten Pierre-Louis Loubet, dem aber am Start vor der fünften Prüfung am Freitag das Getriebe klemmt. Kein Gang will rein in der sequenziellen Schaltbox. Der Start ist praktischerweise auf einer schmalen Straße zwischen zwei Mauern aufgebaut. Niemand kommt am Korsen vorbei, der drei Strafminuten kassiert, weil er in der Startzone festhängt. „Die hätte ich angefochten“, betont Teamchef Richard Millener, denn wegen des wie immer mäßig organisierten Zuschaueransturms wird die Prüfung ohnehin abgebrochen. Der Ratschlag kann im Konjunktiv bleiben, denn kurz darauf rumpelt Loubet ins mit versteckten Felsen bestückte Gebüsch, und der Puma ist hinüber.

Kummer gewohnt

Am selben Nachmittag schleppt sich Teamkollege Tänak nur noch dahin. „Die Wasserpumpe hat nicht funktioniert. Der Motor ist in den Notlauf gegangen“, stellt der da noch Tabellenzweite das ärgste einer ganzen Reihe von Elektrik-Problemen heraus. Ach ja, und wie so oft ist dann auch noch das Hybridsystem ausgefallen. „Die Wasserpumpe?“ fragt sein Chef erstaunt. „Hat er das wirklich so gesagt?“ Millener muss lachen: „Das ist ungefähr so, als würde ich von einem Lichtmaschinenschaden sprechen, nachdem die Kurbelwelle das Motorgehäuse durchschlagen hat.“

Millener ist bei M-Sport langjährigen Kummer gewohnt, ist aber leicht genervt vom Geraune über technische Unzulänglichkeiten. Immer ist irgendwas. „Wir haben im Moment auch echt Pech“, verteidigt der Brite seine Truppe, will das aber nicht für Tänaks aktuelles Einzelschicksal gelten lassen: „Wenn man natürlich voll irgendwo drüberkachelt , sodass es den Unterboden eindrückt, dann kann es auch mal Defekte geben, die dann auch die Elektrik oder die Wasserpumpe beeinträchtigen.“

Italien ist zu einer Hyundai-Bastion geworden: Die Koreaner gewannen sechs der letzten acht Sardinien-Ausgaben (3 x Neuville, 2 x Sordo, 1 x Tänak).

Wasser bleibt das große Thema. Im üblichen Staub des ersten Morgens und als Zweiter auf der Strecke für die Folgenden die Straße kehrend, operiert Tänak in Sachen Sieg noch im Bereich der Bedeutungslosigkeit. Als aber am Nachmittag der Regen kommt, und die Furchen tiefer werden,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

spurt der Puma plötzlich deutlich besser, was auch Hoffnung für die wirkliche Safari macht, die Ende Juni ansteht. Trotz einer runden Minute Rückstand wittert der Siebtplatzierte Morgenluft, denn die Toyota-Riege, Evans, Katsuta und Rovanperä ist in maximal 20-sekündiger Reichweite. Dann aber säuft Tänaks Auto keine 100 Meter vor dem Ziel der neunten Prüfung in einem Wasserloch ab. Über 40 Sekunden herrscht Schweigen im Motorraum. Am Ende schaltet Tänak auf den Elektromotor seines Hybrid-Autos um, um sich ins Ziel zu retten. Kurz danach fällt auch der Batterieantrieb aus, die gesamte Elektrik streikt. Vor dem sechsten WM-Lauf durfte der Champion von 2019 mit 17 Zählern Rückstand noch am WM-Pokal schnuppern, mit nur vier Pünktchen dank einer zweitschnellsten Zeit in der Powerstage sind es nun schon 33 Punkte bis zur Spitze.

Kalle Rovanperä kann trotz der miesesten Startposition seine nach dem Portugalsieg errungene Tabellenführung nicht nur verteidigen, sondern ausbauen. Wenn es eine Rallye gibt, die er nicht mag, dann ist es Sardinien. „Das ist alles zu eng hier", beschwert sich der Mann, dessen Hobby Driftwettbewerbe sind, und der raumgreifende Fahrmanöver mit schwänzelndem Heck bevorzugt. Die sind auf Sardinien tabu, weil man sonst sofort in einem Felsen hängt. Auch die Macchia, jenes zähe, mediterrane Buschwerk am Wegesrand, ist ein übergriffiger Autozerstörer. Elfyn Evans kommt mit zerfleddertem linken Kotflügel und fast abgerissenem Heckleitwerk aus der letzten Prüfung – dabei war er nicht mal richtig neben der Straße. Marcus Grönholm hockt als TV-Experte in der Kommentatoren-Kabine und muss über die Frage nicht lange nachdenken, welche Sardinien-Prüfung ihm die liebste ist: „Gar keine", sagt der zweimalige Weltmeister wie aus der Pistole geschossen.

Kalle-Rovanperä-Wetter

Aber als der Regen fällt, und alle angesichts der seifigen Pisten die Schultern zusammenziehen, entspannen sich die Züge des Weltmeisters. „Ich weiß, dass dann einige langsamer machen, das ist meine Chance, ihnen richtig Zeit abzunehmen." Der Regengott des Rallyesports haut auf der letzten Freitagsprüfung eine Bestzeit raus, die ihn mit einem Schlag von Rang 7 auf Rang 4 bringt. Und als Teamkollege Ogier ausfällt, rückt Rovanperä aufs Podium vor. Trotz abgenudelter Reifen brät er auf der durchgeseichten Powerstage allen noch mal eins über, was ihm fünf Extrapunkte bringt. So büßt er auf Sieger Neuville nur fünf Punkte ein. Dank Tänaks Missgeschick hat Finnlands Bester seine Tabellenführung von 17 auf 25 Punkte ausgebaut und damit in Sachen Ausfallquote schon vor Saisonhalbzeit einen Schuss frei.

Dagegen dürften die ihm angedichteten Titelambitionen bei Teamkollege Ogier nach Sardinien verstummen. Nach zwei Siegen in Monte Carlo und Mexiko schien Ogier zunächst auch bei seinem vierten Saisonstart auf Siegkurs, und schon rechneten die Fans des achtmaligen Weltmeisters vor: Wenn Ogier dann in Kenia und Griechenland siegt, sich angesichts der Tabellenlage überlegt, doch noch die neun Titel von Landsmann Loeb zu egalisieren und in Chile startet – die letzten Läufe in Deutschland und Japan will er ja ohnehin fahren – ja dann ... Nix wird's, denn am Samstagnachmittag rutscht der Franzose in einer eigentlich nicht allzu spektakulären Linkskurve mit dem Fuß von der Bremse und rauscht so in die Rabatten, dass der Yaris in den Büschen feststeckt. Ogier holt am Sonntag einen Punkt in der Powerstage und hat nun 48 Punkte Rückstand, das sind schon fast zwei Freispiele für Rovanperä.

Dem ist das Glück des Tüchtigen wieder hold. Schon auf der dritten Prüfung hätte alles vorbei sein können, als zwei Kühe die Piste kreuzen. Rovanperä hat keine Zeit zu bremsen und erwischt das hintere Rind mit der vorderen rechten Ecke in der Flanke. „Zum Glück ist sie nicht durch die Scheibe geflogen", sagt der Erschrockene, der selbst überrascht ist, dass sein Yaris ohne schwere Schäden davongekommen ist.

Rovanperä ist auch der einzige von vier Toyota-Fahrern, die nach Sardinien keine Wasser-Allergie haben. Die Hoffnungen der erfolgsverwöhnten Truppe von Jari-Matti Latvala saufen im wahrsten Sinne des Wortes ab. Es beginnt mit Takamoto Katsuta, der schon am noch halbwegs trockenen Freitag auf einer blinden Links hinter einer Kuppe geradeaus in ein paar ordentliche Felsen rumpelt, was ihm sein Auto erstaunlicherweise nicht so krummnimmt – es rollt immerhin noch auf vier Rädern ins Etappenziel. Elfyn Evans ist schon am Freitag mit so viel Schwung in einen Tümpel gerauscht, „dass vorn alles explodiert ist". Den mehrfach leckgeschlagenen Kühler kann er immerhin provisorisch flicken und ins Etappenziel humpeln. Am Samstag geht es dann richtig los: Hektisch lässt Katsuta die Interview-Truppe im Ziel der ersten Tagesprüfung stehen. „Ich muss das Auto reparieren", ruft er. Der Toyota ist vorn ziemlich zerfleddert, kurz danach steht die Fuhre. „Diese Wasserdurchfahrt war durch den ganzen Regen schon ziemlich tief, und dann war da noch ein Loch mittendrin. Du musst das Auto zusammenbremsen und dann kurz vorher Gas geben, damit sich die Nase des Autos wieder hebt, das habe ich irgendwie nicht hinbekommen", sagt Katsuta später kleinlaut. ▷

ROESELER

Drei von vier Werks-Toyota erlitten in Wasserdurchfahrten Frontschäden, bei zweien starb zeitweise der Motor ab

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Auch ohne Crash ziemlich gerupft: Elfyn Evans' Toyota Yaris

ROESELER

Erst zu hart aufgeschlagen, dann abgesoffen: Ott Tänak im Ford

Kalle Rovanperä halfen das Wetter und der Unbill der Kollegen. Er springt in der Tabelle davon

Aber die tatsächlich an getränkte Savanne erinnernde Schlammpackung von Loelle mit ihrer von Zehntausenden Fans gesäumten Rallycross-Piste am Ende ist nur der Auftakt zum Toyota-Desaster, außerdem ist Katsuta ja als vierter Mann ohnehin nicht für Markenpunkte nominiert. In Filigosu, wo es auch schon Tänak gerissen hat, verliert Elfyn Evans mit abgesoffenem Motor 40 Sekunden. „Man kann mit diesen Autos keine Wasserlöcher fahren", mault der Waliser. Es ist trotz zweier knapp verlorener Titel der emotionalste Ausbruch in seiner Karriere bei Toyota.

Nase zu tief?

Technikchef Tom Fowler hat 2017 seinen ersten Yaris gebaut, da fuhr die WM auch noch in Argentinien. Das Team rätselt über die Ursachen der plötzlichen Pfützenschwäche. Die Furten in Südamerika sind flacher und in vielen Fällen betoniert. Zudem ist die Standhöhe des Yaris vorn niedriger als hinten. Das bringt einen Hauch mehr aerodynamischen Anpressdruck, mehr Gewicht auf der Front und so ein willig mitlenkendes Heck, aber eben auch eine stumpf in die Fluten plumpsende Nase.

Ogier ist seinen Verfolgern schon um 18 Sekunden weggefahren, in Evans meistgehasster Pfütze verstummt zeitweilig auch sein Vierzylinder. Folge: Die Hyundai sind wieder an ihm dran, und die Front seines Yaris hängt in Fetzen. Vielleicht war es die daraus resultierende Hektik, die ihn eine Prüfung später den Hauch Präzision oder Konzentration kostete, der zu seinem entscheidenden Ausrutscher führte.

Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul ist sich dagegen sicher: „Ich glaube, Ogier hätte unserem Angriff auch so nicht standhalten können." Der vor einem halben Jahr in Rallye-Dingen noch völlig unbeleckte Franzose hat in Sachen Teamleitung und Taktik ein erstes Meisterstück hingelegt. Bei den Alzenauern war man sich sicher, dass es bis zum Sonntag regnen würde. In Erwartung eines klassischen, harten und heißen Wochenendes zum 20. Jubiläum des sardischen WM-Laufes hatte Alleinausrüster Pirelli fleißig hitzeresistente Pneus der harten Sorte vorbereitet, die aber völlig untauglich bei Regen sind. Für das ganze Wochenende waren pro Fahrer 16 Reifen vonnöten. Die weiche Mischung war nur als Option gedacht, maximal zwölf Stück hatte jeder davon zur Verfügung. Gegen den Willen seiner Fahrerriege entlässt Abiteboul alle drei Hyundai am Freitagmorgen mit vier weichen Gummis und zwei Ersatzrädern der harten Sorte. Neuville hätte gern aus Gewichtsgründen nur ein Ersatzrad mitgenommen und vor allem keine harten Reifen.

Es hätte auch alles dramatisch schiefgehen können. Als auf der vierten Prüfung vor dem Mittagsservice der erste Regen fällt, haben Neuville und Dani Sordo die zwei harten Räder vorn montiert, Neuville hängt kurz einmal mit dem Heck im Graben, Sordo rutscht Front voraus von der Straße, sieht durchs Gebüsch eine Straße nebenan, nur übersieht er die zwei Meter hohe, senkrechte Böschung dazwischen. Für drei Minuten liegt der i20 mit eingeschlagener Schnauze auf dem Dach, bis ihn ein halbes Dutzend Fans wieder auf die Räder stellt.

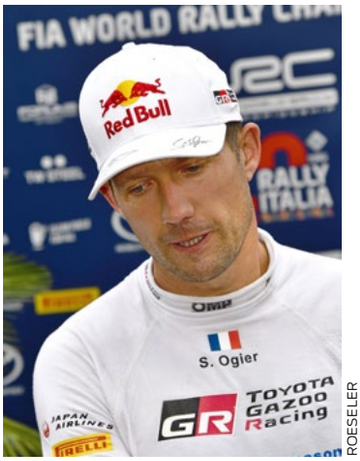
> 5.20 min Rückstand bei der nassesten Rallye Sardinien – damit wäre Evans bei der trockensten Monte nur Neunter geworden.

Der vermeintliche Fehler

Im Ziel stöhnen alle drei Hyundai-Männer über „null Grip". Esapekka Lappi ist immerhin der Einzige, der seine harten Reifen über Kreuz montiert hat, er ist auch der Einzige, der auf der Piste bleibt. Die Fahrer sprechen unisono von einem Taktikfehler. Besonders Sordo schimpft: „Wenn ich beim Start schon auf den Sonntag spekuliere, habe ich vielleicht schon am Freitag alles verloren." Für den Spanier ist das nach dem Ausflug ins Unterholz zutreffend, der Auspuffdefekt, der ihn wegen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER



ROESELER

Seltener Fehler: Sébastien Ogier

ROESELER

Erster WM-Sieg: Cyril Abiteboul

Feuergefahr am Sonntag zur endgültigen Aufgabe zwingt, ist bedeutungslos. Ogier springt Sordo bei: „Carlos Sainz hat mir beigebracht: Nimm die richtigen Reifen dann, wenn du sie brauchst."

Aber genau das tut die Hyundai-Truppe. Mit den aufgesparten weichen Reifen blasen die Blauen am komplett nassen Samstagnachmittag zur Attacke. Rovanperä hat schon vorher alle zwölf weichen Reifen mindestens einmal benutzt. Neuville und Lappi haben für vier Prüfungen nagelneue dabei und diesmal nur ein Ersatzrad. „Wir haben den Morgen analysiert, es gab praktisch keine Reifenschäden, also war das ein kalkuliertes Risiko", dozziert Abiteboul. Lappi, der Ogier nach sieben Führungswechseln scheinbar ziehen lassen musste, hat sich schon vor dessen Patzer wieder bis auf rund vier Sekunden herangerobbt. Der mit 20 Sekunden Defizit scheinbar schon abgeschlagene Neuville ist da wieder auf rund sieben Sekunden rangefahren. Lappi, der die letzten beiden Male, als er freitags in Führung lag, jeweils am Samstagmorgen abgeflogen ist, geht sofort vom Gas, als er Ogiers Yaris im Gebüsch stecken sieht, und lässt Neuville ziehen.

Die lange sieglose Zeit hat selbst beim sonst immer unerschütterlich selbstgewissen Belgier am Nervenkostüm gezerrt. Als die letzten knapp acht Kilometer vor dem Hyundai-Doppelsieg anstehen, als der schwere Regen den praktisch sicheren WRC2-Sieger Adrien Fourmaux aus dem Rennen reißt, als die Stars wegen der blockierten Strecke lange Zeit zum Nachdenken haben, wird auch Neuville nervös. „Das ist kein Spaß, so eine Prüfung mit Slicks anzugehen", gesteht er. Lappi schenkt 16 Sekunden her, Neuville 25.

Weil beide Hyundai-Fahrer keine Extra-Punkte ergattern, Katsuta (mit frischen Reifen) und Rovanperä aber zusammen acht, holt Hyundai in der Marken-Wertung nur um neun Punkte auf. Aber das interessiert erst mal niemanden. Es ist der erste Saisonsieg, und bei aller Freude über seinen 18. WM-Erfolg will Neuville daran erinnern, „dass es auch der erste Sieg für unseren neuen Teamchef ist". ■

AUS DEM SERVICEPARK

OHNE UNTERBRECHUNG

Der unweit der bekannten Sprungkuppe „Monte Lerno" lebende Francesco Marrone nahm an allen 20 WM-Läufen auf Sardinien teil. Die Jubiläumsfahrt endete für den 60-jährigen Sarden am Sonntagmorgen mit einem Antriebsdefekt an seinem Peugeot 208 R5.

WIEDERVEREINIGUNG

Vor 20 Jahren wurde die Rallye Italien erstmals auf Sardinien ausgetragen. Für den Veranstalter Grund genug, nicht nur die damals siegreichen Petter Solberg und Phil Mills samt ihrem Subaru Impreza WRC einzuladen, sondern auch, sie mit ihren damaligen Technikern Christian Louriaux und „FX" Demaison (heute bei Hyundai) zu vereinen, sowie mit früheren Weggefährten, darunter Marcus Grönholm, Armin Schwarz, Harry Rovanperä und Miki Biasion zu überraschen.

KLEINE HELDEN

Mit 32 Teams haben nur gut die Hälfte aller 59 gewerteten Teilnehmer alle Wertungsprüfungen absolviert. Dazu zählt auch Marc Dessi, der trotz 3:37 Stunden Rückstand auf Sieger Neuville das Kunststück mit einem seriennahen Renault Clio Rally5 schaffte. Sein Rally5-Mitstreiter Slaven Sekuljica war lange Zeit deutlich besser platziert, rutschte aber in der vorletzten Prüfung von der Piste und blieb stecken.

FAHRHILFE

Erst stand Mads Östberg Johannes Keferböck vor Ort mit Rat und Tat zur Seite, am Rallye-Wochenende dann per Telefon. Mit Erfolg, wie der Sieg im FIA Masters Cup unterstreicht.

WASSERSPIELE

Der traditionelle Sprung der Sieger ins Hafenbecken wurde vom Veranstalter „aus Sicherheitsgründen" untersagt. Hinter vorgehaltener Hand hieß es: Wegen Bauarbeiten im Hafen sei die Wasserqualität zu schlecht. Ins Wasser fiel ohnehin die offizielle Siegerehrung wegen des starken Regens. Die mehr oder weniger nassen Offiziellen, Teammitglieder und Fotografen trafen sich notgedrungen erstmals in der 50-jährigen WM-Geschichte zur Preisübergabe im überfüllten Pressezentrum. ■ RK

RALLYE SARDINIEN (1.–4. JUNI) 6. WM-LAUF

19 Prüfungen über 322,75 km

1.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	3:40.01,4 h
2.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally1	+33 s
3.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+1.55,3 min
4.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+5.20,5 min
5.	Mikkelsen/ Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+9.33,3 min
6.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Hyundai i20N Rally2	+11.48,9 min
7.	Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)	Skoda Fabia Rally2	+12.46,1 min
8.	Rossel/Dunand (F/F)	Citroën C3 Rally2	+12.53,5 min
9.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL)	Skoda Fabia Rally2	+15.33,8 min
10.	Cais/Tesinsky (CZ/CZ)	Skoda Fabia Rally2	+16.49,4 min

Neuville 6, Lappi 3, Ogier 3, Katsuta 2, Rovanperä 2, Tänak 2, Sordo 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	118 Punkte
2.	Thierry Neuville	93
3.	Ott Tänak	85
4.	Elfyn Evans	83
5.	Sébastien Ogier	70
6.	Esapekka Lappi	67
7.	Daniel Sordo	36
8.	Takamoto Katsuta	23
9.	Craig Breen	19
10.	Gus Greensmith	16

RED BULL

Erster Sieg seit 7 Monaten: Hyundai

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	235 Punkte
2.	Hyundai	212
3.	M-Sport-Ford	148

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Adrien Fourmaux hätte ins Ziel bummeln können, stattdessen flog er von der Piste

ROESELER

Sicheren Sieg versenkt

Andreas Mikkelsen hat sich schon mit Rang 2 abgefunden, als Adrien Fourmaux mit 31 Sekunden Vorsprung in die finale Powerstage startet. Doch der M-Sport-Pilot aquaplaniert von der Piste, sodass sich durch den unverhofften Sieg des Ex-WRC2-Champions beim gebeutelten Toksport-Team doch noch einige Gesichter erhellen.

Von: **Reiner Kuhn**

In der zweiten Liga gilt volle Konzentration – auch als Beobachter, bei 33 mitunter übermotivierten WRC2-Akteuren kein Wunder. Dass Lokalmatador Francesco Tali seinen Ford Fiesta Rally2 schon auf der nur 3,2 Kilometer langen Auftaktprüfung zerlegt, passt ins Bild. Ebenso, dass sich am Freitag mit Oliver Solberg (Skoda), Teemu Suninen (Hyundai), Yohan Rossel (Citroën) und Adrien Fourmaux (Ford) vier Fahrer mit vier verschiedenen Autos die sechs Bestzeiten teilen und mit Solberg, Andreas Mikkelsen, Suninen und Sami Pajari vier unterschiedliche Piloten in Führung liegen.

Kaum ein Team, das nicht von Aha-Erlebnissen oder technischen Problemen berichtet. Besonders heftig werden die Skoda-Piloten von Toksport gebeutelt. Gus Greensmith setzt seinen Fabia frontal an einen Baum und muss über Nacht ins Krankenhaus. WRC2-Weltmeister Emil Lindholm und Oliver Solberg überstehen mit ihren waidwunden Dienstwagen nur dank ihrer Schrauberkünste die erste Etappe. Doch während der Finne am Samstagabend mit gebrochener Dämpferaufnahme endgültig die Segel streicht, humpelt der Schwede mit über einer Stunde Rückstand auf Gesamtrang 44 ins Ziel. Kaum besser die Toksport-Kollegen Nikolay Gryazin (+ 57 min, Platz 34) und Sami Pajari (+ 51 min, Platz 29), die zwischenzeitlich gar eine WRC2-Bestzeit in den feuchten Schotter brannten.

Doch auch Suninen und Rossel klagen über ihre Autos. Denn während M-Sport-Speerspitze Fourmaux an seinem Fiesta zwischen den einzelnen Prüfungen das Fahrverhalten, Dämpfer- und Stabi-Einstellungen sowie Fahrzeughöhe an die jeweiligen Bedingungen anpasst und seine Führung vom Samstagmorgen bis zur abschließenden Powerstage auf 31 Sekunden ausbaut, kämpfen seine Gegner mit den mageren Veränderungsmöglichkeiten am Hyundai und am Citroën und müssen abreißen lassen, bevor auch sie neben der Strecke landen.

> Im FIA Masters Cup ist Johannes Keferböck der sechste Sieger beim sechsten WM-Lauf. Der Österreicher hat bei jedem seiner drei Starts ordentlich gepunktet und die Cup-Führung übernommen.

Einzig Mikkelsen bleibt cool, trotzt allem Unbill, schont bestmöglich seine Reifen und bleibt dadurch ärgster Verfolger des enteilten Fourmaux. Als der Franzose auf den letzten Metern von der Piste rutscht, ist der Routinier aus Norwegen zur Stelle. Er staubt nicht nur den nicht mehr für möglich gehaltenen Sieg ab, sondern darf sich als Gesamt-Fünfter auch über zehn WM-Punkte freuen. ■

RED BULL

Mikkelsen: Im Regen gut abgestaubt

ROESELER

Greensmith: Heftiger Rückschlag

WRC2 / ITALIEN

1.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia RS Rally2	in 3:49.34,7 h
2.	Suninen/Markkula (FIN/FIN) Hyundai i20 Rally2	+ 2.15,6 min
3.	Kajetanowicz/Szczpaniak (PL/PL) Skoda Fabia RS Rally2	+ 3.12,8 min
4.	Rossel/Dunand (F/F) Citroën C3 Rally2	+ 3.20,2 min
5.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL) Skoda Fabia RS Rally2	+ 6.00,5 min

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 4

1.	Yohan Rossel (F)	77 Punkte
2.	Oliver Solberg (S)	64 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	62 Punkte
4.	Emil Lindholm (FIN)	44 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WRC3/Junior-WM I Italien

Korhonen nicht zu stoppen

In der kleinsten Allradklasse gewinnt erneut Roope Korhonen, trotz eines Überschlags. WM-Junior William Creighton wird Zweiter.

Auch wenn die WM-Junioren mit acht Teams zwei Drittel der Teilnehmer in der kleinsten Allradklasse stellen, ist es erneut WRC3-Tabellenführer Roope Korhonen, der mit seinem privat eingesetzten Ford Fiesta Rally3 nach einem aufregenden Wochenende triumphiert.

Nach der ersten Bestzeit fällt der 24-jährige Finne auf Rang 5 zurück (WP 3), verdrängt aber dann mit konstant schnellen Zeiten WM-Junior Diego Dominguez vier Prüfungen später von der Spitze. Ein Überschlag am Samstagmorgen kostet Korhonen nur eine runde Minute, die Führung und die Frontscheibe. Wenig später ist der Finne wieder vorne, da sowohl Creighton als auch Dominguez durch einen Radwechsel Zeit verlieren (WP 13).

Weder der Ire noch der Paraguayer wagen danach noch einen Angriff. Verständlich, Creighton feiert als Zweiter hinter Sieger Korhonen seinen zweiten Saisonsieg in der gut dotierten Junior-WM (+51 s). Dominguez wird mit Respektabstand (+ 2,37 min) Dritter und hält in der Junior-WM Anschluss an Creighton. ■ RK

ROESELER

Etwas knittrig, aber ein Siegerauto: Korhonens Fiesta

WM-Nachwuchsfahrer Fabio Schwarz

Turbulente Schwarz-Fahrt

Schnelle Zeiten und viele Probleme werden Fabio Schwarz, 18-jähriger Sohn von Ex-Werksfahrer Armin Schwarz, für immer an sein Sardinien-Debüt erinnern.

Musste sich Fabio Schwarz bei seiner WM-Premiere in Kroatien noch mit verschmutzten Asphaltpisten und dem extremen Kurvenschneiden auf der WM-Bühne auseinandersetzen, galt es für den Filius von Ex-Werkspilot Armin Schwarz nun materialmordende Schotterpisten mit tiefen Spuren zu meistern.

Vom Start weg geigte der junge Deutsche in seiner Klasse weit vorne mit und lag nach vier Prüfungen vor nahezu allen WM-Junioren und WRC3-Piloten auf Rang 2. Doch nur drei Prüfungen später musste der Jungstürmer seinem forschen Tempo erstmals Tribut zollen, er strandete mit gebrochenem Radträger. Nach dem Restart sorgten am Samstag drei Plattfüße (bei nur zwei Ersatzrädern) für eine erneute Zwangspause. Um weitere Erfahrung zu sammeln, nahm der Junior am Sonntag noch einmal in seinem Ford Fiesta Rally3 Platz und kam bei seinem zweiten WM-Auftritt auf Klassenrang 10 (Gesamt 49). ■ RK

ROESELER

Erst schnell unterwegs, dann viel geparkt: Fabio Schwarz

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye W4

Sieger Neubauer jetzt Tabellenführer

Mit seinem zweiten Saisonsieg zieht Hermann Neubauer mit Titelverteidiger und Skoda-Markengefährte Simon Wagner gleich und erobert dank den Powerstage-Zählern mit einem Pünktchen Vorsprung die Tabellenführung.

Von: **Reiner Kuhn**

Premiere unter neuem Namen: Nach 40 Ausgaben wird die nun als Rallye W4 firmierende Traditionsfahrt im Waldviertel nicht als Saisonfinale im Spätherbst ausgetragen, sondern im Frühsommer. 28 der 39 gestarteten Teams sehen bei der anspruchsvollen Schotterrallye nach 13 Prüfungen über 130 Wertungskilometer das Ziel. Nicht dabei: der lange auf dem sicheren dritten Rang platzierte Raimund Baumschlager. Denn Österreichs Rekordmeister tobte zu ungestüm in die Wasserdurchfahrt auf der elften Prüfung und muss seinen Skoda Fabia Rally2 mit Kühlerschaden abstellen.

Den Sieg machen einmal mehr die Dauerduellanten Simon Wagner und Hermann Neubauer unter sich aus. Letzterer markiert auf allen fünf Freitagsprüfungen die Bestzeit. Titelverteidiger Wagner kann er mit 13,8 Sekunden Vorsprung aber nur bedingt abschütteln.

FESSL

Enge Kiste: Mit nur einem Punkt führt Sieger Neubauer die ÖRM-Tabelle an

Wagner legt auch prompt am Samstag ein paar Kohlen nach und ist auf den verbleibenden acht Prüfungen fünfmal schneller als Leader Neubauer. Doch der Salzburger kontert seinen Widersacher immer wieder aus und gewinnt mit 7,5 Sekunden Vorsprung. Dem Dritten, Tibor Toth (Skoda), fehlen im Ziel satte 7,33 Minuten auf die beiden Hauptdarsteller, die in der Meisterschaftstabelle nun nur noch ein mickriges Pünktchen trennt.

Monotonie dagegen in der Wertung für frontangetriebene Fahrzeuge: Luca Waldherr feiert mit 11,1 Sekunden Vorsprung vor seinem Opel-Markengefährten Fabian Zeiringer seinen dritten Sieg beim vierten Lauf. Besser noch: Der 29-Jährige macht damit bereits zwei Rallyes vor dem Saisonende zum zweiten Mal nach 2018 den 2WD-Titel fest. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallycross-WM | Lauf 1, 3./4. Juni 2023, Montalegre/Portugal

RED BULL

Die neue Saison beginnt, wie die alte endet. Weltmeister Kristoffersson vorn

Saisonauftakt mit guten Nachrichten

Die Rallycross-Weltmeisterschaft hat nun auch den Betrieb aufgenommen und fuhr im portugiesischen Montalegre um die ersten Punkte. Dabei gab es gute Neuigkeiten und einige interessante Ergebnisse.

Von: **Sven Kopf**

Die neue WRX-Saison nahm Fahrt auf und mit ihr der Weltmeister Johan Kristoffersson (Volkswagen), der auf Anhieb die Konkurrenz in Grund und Boden fuhr. Bereits beim Ausfahren der sogenannten „Superpole“ markierte er mit einer Bestzeit sein Revier, und in den vier Qualifikationsläufen schien es, als käme er von einem anderen Stern. Beim Team Hansen fehlte es am Samstag noch an Geschwindigkeit, aber am Rennsonntag lief es besser. Man hatte abends noch ein paar Hundertstel gefunden.

Zehn Autos sind immer noch nur halb so viele wie zu Zeiten der Verbrenner, aber immerhin reicht es nun für zwei volle Vorläufe. Eine weitere gute Nachricht: Das sperrige Regelwerk aus dem Vorjahr erfuhr eine grundlegende Renovierung. Man näherte sich den altbewährten Abläufen an und fuhr das Finale wieder mit sechs Fahrzeugen anstelle von fünf. Wie in alten Zeiten kommen die drei Schnellsten der Halbfinals ins Finale. Die wenig nachvollziehbare Progression wurde ersatzlos gestrichen, es werden vier Qualifikationsläufe gefahren, aus denen sich dann die Startaufstellung für die Semifinals ergibt. Ein Bonus winkt für die drei Besten aus der Qualifikation, nämlich drei zusätzliche Meisterschaftspunkte für den Sieger der Quali, zwei für den Zweiten und einen für den Drittschnellsten.

Vier Qualis, vier Bestzeiten

Kristoffersson legte los, als hätte er mit den drei Extrapunkten bereits den Titel in der Tasche. Vier Bestzeiten in vier Qualifikationsläufen – außerdem nahm der Schwede der Konkurrenz jedes Mal mindestens zwei Sekunden ab. Das sind Welten bei den Rallycrossern. Als Einziger unterbot er auch die 3.30er-Marke, zweimal konnte er unter dieser Zeit den Heat beenden – das schaffte sonst keiner. Die Verbrenner aus der Europameisterschaft, die an diesem Rennwochenende ihren zweiten Lauf absolvierten, waren noch weiter entfernt. Von den wechselhaften Wetterbedingungen ließ sich der Weltmeister ohnehin nicht beeindrucken. Wer in Portugal beim Saisonauftakt das Sagen hatte, war also schnell geklärt.

Hinter dem Dominator wurde es umso spannender. Niclas Grönholm (Hyundai) ging als Zweitbester aus der Quali hervor, sein Widersacher Timmy Hansen (Peugeot) wurde Dritter. Für Timmy war jedoch bereits im Semifinale nach einem Dreher

RED BULL

Niclas Grönholm: Zum Saisonbeginn aufs Treppchen

RED BULL

Kevin Hansen: Platz 2 mit Plattfuß wie ein Sieg

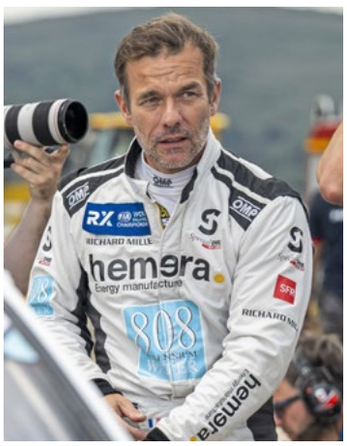
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

Nicht im Finale, aber Bella Figura: Chicherit im Lancia Delta

RED BULL

Trotz durchwachsenem Wetter volles Haus: Fans in Montalegre



RED BULL

Frischer Glanz: Rückkehrer Loeb

RED BULL

Nicht im Finale: Timmy Hansen

Schluss, dafür zogen sein Bruder Kevin (ebenfalls Peugeot) sowie ihr früherer Teamkollege Sébastien Loeb (Lancia) ins Finale ein. Im zweiten Semifinale zeigte Grönholm mit einem Sieg, dass er es ernst meint und das Feld nicht kampflos dem Weltmeister überlassen wollte. Seine Teamgefährtin Klara Andersson (Hyundai) und Ole Christian Veiby (Volkswagen) schafften es ebenfalls ins Finale. Im Gegensatz zu Timo Scheider, der seine Rückkehr zum Münnich-Team feierte und im Seat sein Debüt bei den 680 PS starken Elektro-Rallycrossern gab. Der Ex-DTM-Champion musste sich erst einmal auf sein neues Arbeitsgerät einschießen. Er verbesserte sich kontinuierlich, für einen Einzug ins Finale reichte es aber noch nicht.

Hansens Überfall

Im Finallauf kam Kristoffersson ein wenig ins Stutzen, denn Kevin Hansen hatte sich nach einem Blitzstart neben dem Weltmeister positioniert und wollte ihm unbedingt ein Schnippchen schlagen. Kristoffersson hatte gar nicht mehr damit gerechnet, dass er zum Ende des Rennwochenendes noch die Ellenbogen ausfahren musste, aber gekonnt wehrte er den Angreifer ab und behielt die Führung nach der ersten Kurve.

Anschließend zog er davon und schnappte sich den Sieg mit fast fünf Sekunden Vorsprung auf die Konkurrenz. Kevin Hansen hatte sich bei dem Überfallversuch einen Reifenschaden eingefangen, verteidigte aber verbissen gegen Grönholm Rang 2. Der Finne witterte seine Chance und klopfte an, doch Kevin Hansen rettete seine Position ins Ziel und feierte seine Abwehrschlacht wie einen Sieg.

Noch glücklicher als über den Sieg war Weltmeister Johan Kristoffersson darüber, dass er die Veränderungen, die das Team im Winter vorgenommen hatte, so erfolgreich auf der Strecke umsetzen konnte: „Dieser Ort überrascht immer wieder, und um hier zu gewinnen, muss man so viele Herausforderungen meistern – gerade, wenn man denkt, alles im Griff zu haben, ändern sich die Wetter- und Streckenbedingungen wieder. Das Auto war eine absolute Waffe durch und durch."

Weitere gute Nachricht: Loeb ist zurück. Der neunmalige FIA-Rallye-Weltmeister fiel im Finale zwar zurück, nachdem auch er sich einen platten Reifen eingefangen hatte. Die Fans aber freuten sich über die Rallycross-Rückkehr des Franzosen, und obwohl Montalegre in der tiefsten nordportugiesischen Provinz liegt, zeigte die eigenwillige Anlage mit ihren extrem steilen Curbs und dem großartigen Block von einem Bergrücken mit vollem Haus trotz durchwachsenem Wetter, dass sie eine Bereicherung für den Sport ist. Dass dann auch noch der Rekord-Rallyeweltmeister mit einem beeindruckenden Retro-Lancia aufgeigte, sorgte nur für noch mehr Entzücken.

Teamchef Guerlain Chicherit hat mit der Verpflichtung des beim Rallye-WM-Team M-Sport mangels Budget nicht mehr vorgesehenen Loeb für das zweite Auto einen echten Coup gelandet. Und der Franzose setzte für Lancia-Fans noch einen drauf: Anders als beim hastigen Debüt auf dem Nürburgring im vergangenen November präsentierten sich die zwei Delta Evo nicht in schlichtem Weiß, sondern in der Martini-Lackierung des Lancia Delta Integrale 16V aus dem Rallye-WM-Jahr 1990.

Brandneu sind die Elektronengehirne der Supercars. Anders als im Vorjahr, wo beide E-Motoren an den Achsen separat gesteuert wurden, gibt es nun eine Update-Version, die beide Achsen des Allradantriebs zentral steuert. Die Abstimmung der Software machte der Lancia-Truppe erheblich zu schaffen. „Am Anfang standen wir komplett im Wald", sagt Chicherit. Langsam robbte sich das Team heran.

Chicherit hätte die Chance auf einen Finaleinzug gehabt, aber Kristofferssens Teamkollege Ole Christian Veiby schnappte ihm den dritten Platz im Semifinale noch weg. Loeb hatte nach seiner Rückkehr gemischte Gefühle: „Erst mal bin ich enttäuscht, man merkt den Erfahrungsrückstand gegenüber den Topteams deutlich, andererseits sind wir vom Podium gar nicht so weit weg."

Münnich Zweiter im EM-Lauf

Im zweiten Lauf der FIA-Rallycross-Europameisterschaft siegte der Belgier Enzo Ide (Audi) und wiederholte damit sein Ergebnis aus dem Vorjahr. Er übernimmt damit die Tabellenführung, obwohl Janis Baumanis über weite Strecken vorne lag. Doch der Lette leistete sich einen Fehlstart im Finale und musste deshalb zweimal durch die Jokerlap. Davon profitierte auch der Deutsche René Münnich (Seat), der durchschlüpfen und sich den zweiten Platz sichern konnte. ■

HALBFINALE 1

WRX 1. Lauf Montalegre (3.–4. Juni)

1.	Kristoffersson	VW Polo RX1e
2.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Loeb	Lancia Delta Evo RX1e
4.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Bergström	VW Polo RX1e

HALBFINALE 2

1.	Grönholm	PWR RX1e
2.	Andersson	PWR RX1e
3.	Veiby	VW Polo RX1e
4.	Chicherit	Lancia Delta Evo RX1e
5.	Scheider	Seat Ibiza

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo RX1e
2.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Grönholm	PWR RX1e
4.	Veiby	VW Polo RX1e
5.	Andersson	PWR RX1e
6.	Loeb	Lancia Delta Evo RX1e

FAHRER-WM

1.	Johan Kristoffersson	23 Punkte
2.	Kevin Hansen	16
3.	Niclas Grönholm	15
4.	OC Veiby	12
5.	Klara Andersson	11
6.	Sébastien Loeb	10
7.	Timmy Hansen	10
8.	Guerlain Chicherit	8
9.	Timo Scheider	6

TEAM-WM

Kristoffersson Motorsport	35 Punkte
Hansen World RX	26
Construction Equipment	26
Special One Racing	8

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bei BMW und Mercedes hatte man sich den Auftakt anders vorgestellt

BMW

Tops und Flops

Der DTM-Auftakt brachte Sieger und Verlierer hervor – und ein paar offene Fragen. Wir schauen zurück auf die Tops, Flops und die größten Überraschungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Neben den positiven Überraschungen gab es mit den Meister-Marken der beiden Vorsaisons – BMW und Mercedes – auch zwei negative. Bei BMW fungierte René Rast mit Platz 5 am Samstag als Feigenblatt, ansonsten lief nicht viel für die Münchner zusammen. Bei Titelverteidiger Sheldon van der Linde sorgte vor allem viel Verkehr im Qualifying dafür, dass er von weit hinten starten musste. Am Samstag gab er nach einem völlig verkorksten Boxenstopp auf, am Sonntag holte er mit P11 immerhin ein paar Punkte. Rast blieb dagegen punktlos, nachdem er mit gebrochener Felge abgeflogen war. Auch für Wittmann, der am Samstag mit technischem Defekt ausfiel, gab es am Sonntag nichts Zählbares – dank einer Penalty Lap, die ihn aus den sicheren Punkterängen kegelte. „Unser Anspruch als Titelverteidiger in der DTM ist ein ganz anderer“, sagte BMW-M-Motorsportchef Andreas Roos. „Wir werden nun die Daten genau analysieren und uns optimal auf das nächste Rennwochenende in Zandvoort vorbereiten.“

Bei Mercedes haderte man mit fehlendem Grundspeed, den man auf dem winkligen Kurs von Oschersleben eigentlich nicht erwartet hatte. Am Samstag war die fast kollektive Meinung, dass man nicht das Optimum herausgeholt hatte und man sich an die eigene Nase fassen müsse. „Speziell am Samstag waren wir durch eine falsche Einstufung nicht in der Lage, um die vorderen Ränge mitzukämpfen“, schob AMG-DTM-Projektmanager Thomas Jäger zudem der BOP einen Teil der Schuld in die Schuhe.

Am Sonntag wurde es schon etwas besser, dass jedoch mit Jusuf Owega ein AMG-Junior bester Stern-Pilot war, muss den gestandenen Größen der Affalterbacher zu denken geben. Wobei Luca Stolz im Ersatzauto sowieso ein großes Handicap hatte und Lucas Auer nach seinem Daytona-Crash natürlich noch Fahrpraxis fehlt.

> „Unser Anspruch als Titelverteidiger ist ein ganz anderer. Wir werden nun die Daten genau analysieren und uns optimal auf Zandvoort vorbereiten.“
>
> Andreas Roos, BMW

Der Samstag verlief auch für das Manthey-Team alles andere als optimal. Zwei völlig verkorkste Boxenstopps kosteten sowohl Thomas Preining als auch Dennis Olsen eine Top-5-Platzierung. Am Sonntag waren „Grello“ und „Greeno“ dann ganz vorn dabei. Preining tobte jedoch angesichts eines verlorenen Sieges, weil er eine Penalty Lap absitzen musste. Man kann also auch auf P3 ein gefühlter Verlierer sein. Mit zweimal P2 wurde dagegen Tim Heinemann nicht nur gefühlter Sieger, sondern als Tabellenführer auch die große Überraschung des Auftakt-Wochenendes.

Feller: Best of the Rest

Zu den gefühlten Siegern zählt ebenfalls Abt-Audi-Pilot Ricardo Feller. Er war sowohl am Samstag als auch am Sonntag bester Fahrer in einem „Altfahrzeug“, während die neuen GT3-Renner von Ferrari, Lamborghini (Evo-Modell) und vor allem Porsche klar den Ton angaben. Nach den Plätzen 4 und 7 rangiert er auf Platz 5 der Gesamtwertung. „Wir haben gute Punkte für die Meisterschaft gesammelt und im Team gut gearbeitet“, sagte der Schweizer, der sich auch dank starker Strategien in beiden Rennen gut nach vorne arbeitete.

Abgesehen von der richtigen oder falschen Einstufung der Neufahrzeuge bleibt auch die Frage nach der richtigen Reifenstrategie offen. Bei Strecken, auf denen vier neue Reifensätze für Samstag und Sonntag zur Verfügung stehen, muss in jeder der vier betreffenden Sessions ein neuer Reifensatz verwendet werden. Hier könnte man mehr taktische Möglichkeiten schaffen, indem man die Nutzung freistellt. Denn so, wie die Regeln jetzt sind, entstehen schnell statische Rennen – und die sind dann eher Flop als Top. ■

AUDI

Ein gefühlter Sieger: Ricardo Feller war zweimal bester „Altfahrzeug“-Pilot

ADAC MOTORSPORT

Neue Besen kehren gut: Porsche und Lambo belegten am Sonntag die Top 6

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auf dem Weg zu Titel Nummer 4: Ash Sutton gewann in Thruxton erneut doppelt

BTCC

BTCC Thruxton

Ford ließ nichts übrig

Zwei Siege für Ash Sutton, einer für Dan Rowbottom – Ford jubelte auch in Thruxton weiter und triumphierte in allen drei Rennen. Den Gegnern bleiben aktuell nur die Brotkrumen, die die Ford-Piloten überlassen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Hoffnung der Ford-Konkurrenten auf eine Trendwende keimte nur kurz auf, als Thruxton-Spezialist Josh Cook seinen Honda jeweils an die Spitze der beiden freien Trainings gestellt hatte. Im Qualifying aber war Tabellenführer Ashley Sutton wieder zur Stelle: Wie schon in Snetterton holte er die Bestzeit und sicherte sich damit die Pole für Rennen 1.

Mit all seiner Routine ließ der dreifache Champion nichts anbrennen und holte im ersten Lauf einen weiteren Start-Ziel-Sieg. Auch auf P2 und P3 änderte sich gegenüber dem Qualifying nichts. Titelverteidiger Tom Ingram (Hyundai) und Cook komplettierten das Siegerpodest.

Die gewohnte Reihenfolge ändert sich auch nach der Neuverteilung der Hybrid-Zusatzleistung zum zweiten Lauf nicht. Sutton münzte seinen Speed in einen weiteren Triumph um – sein sechster Sieg in den letzten sieben Rennen, Ingram und Cook folgten dahinter.

Sutton vergrößert Abstand

Weil auf dem Highspeed-Kurs in Hampshire keine Optionsreifen zum Einsatz kommen, verschoben sich die Kräfteverhältnisse auch im dritten Lauf nicht dramatisch. Das Reversed Grid für die Top 12 des zweiten Laufs sorgte trotzdem für Unterhaltung. Adam Morgan (BMW) auf der Reversed-Pole leistete für neun Runden Führungsarbeit, hatte aber am Ende dem Ford von Daniel Rowbottom nicht mehr viel entgegenzusetzen. P2 war für Morgan trotzdem ein gutes Ergebnis. Ebenso P3 für Aiden Moffat, den Teamkollegen von Cook, der damit sein erstes Podium der Saison einfahren konnte.

Für Rowbottom, den Polesetter und Unglücksraben von Donington, war es derweil der erste Saisonsieg. Damit klettert er auf P6 der Tabelle. Sutton (183 Punkte) baut seine Führung vor Ingram (169) unterdessen weiter aus. ■

ADAC Tourenwagen Junior Cup

Hahne an der Spitze

Vier Rennen, vier Polesetter, vier Sieger – die ADAC-Nachwuchsschule des Tourenwagensports bleibt weiterhin spannend. Am Lausitzring gewannen Mike Müller und Linus Hahne.

Schon der Samstag am Lausitzring zeigte wieder mal, wie eng es im Feld zugeht. Zwar hatten sich die Top 3 – Mike Müller (Topcar Sport), Tim Melzer (Drive Solutions) und Linus Hahne (H&R Juniorteam) schnell aussortiert, dahinter tobte aber das pralle Tourenwagen-Leben.

Am Sonntag dann sah vieles danach aus, dass Melzer mit seinem ersten Saisonsieg die Tabellenführung übernehmen könnte, doch in der letzten Runde wurde er von Samstagssieger Müller getroffen und wurde nurmehr auf P5 gewertet. Müller fiel nach einer Strafe sogar aus den Punkten.

So bejubelte Hahne, der sich im spannenden Kampf um den eigentlich dritten Platz durchsetzte, seinerseits den ersten Saisonsieg – und seine gleichzeitig eroberte Tabellenführung. ■ MBR

TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Unverhofftes Sonntags-Podest (v. l.): Leon Arndt, Linus Hahne, Cedric Fuchs

Supercars

Anschluss gesucht

Die große Supercars-Testwoche ist geschafft. Was sind die Erkenntnisse und was passiert bis zum nächsten Rennen?

Vor allem für die Ford-Teams ging es darum, viele Daten zu sammeln. Bislang gingen alle Siege auf der Strecke an die Chevrolet-Teams Triple Eight und Erebus. Liegt es also nur an den besseren Teamleistungen, dass noch kein Ford als Erster über den Zielstrich fuhr, oder wirklich an den Autos?

So richteten sich die Augen vor allem auf das Ford-Homologationsteam Dick Johnson Racing. „Der Test war sehr wichtig, um die Autos besser zu verstehen“, so DJR-Teamchef Ben Croke. „Jetzt müssen wir die positiven Dinge herausziehen und können uns wieder an die Spitze heranarbeiten“, zeigt er sich vorsichtig optimistisch.

Trotz der vielen Testerei, auch mit verschiedenen Motormappings beim Mustang, ist unklar, ob eine erneute Anpassung der beiden Modelle erfolgen wird. Die nächsten Rennen stehen schon am 17./18. Juni in Hidden Valley an. ■ MBR

SUPERCARS

Viele Testkilometer: Vor allem das DJR-Team quetschte den Mustang aus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kyle Busch lässt es passend zum Cannabis-Sponsor ordentlich qualmen

Busch zum Dritten

Kyle Busch (Chevrolet) blüht bei Richard Childress Racing offenbar richtig auf. In St. Louis holte er bereits seinen dritten Saisonsieg – und das in souveräner Manier.

Von: **Michael Bräutigam**

Nur einen einzigen Punkt ließ der zweifache Cup-Champion liegen, weil er – nach Sieg in Stage 1 – im zweiten Segment „nur" P2 hinter Charlotte-Sieger Ryan Blaney (Ford) notieren ließ. Davon abgesehen war die Vorstellung von „Rowdy" vor den Toren der Millionenmetropole St. Louis tadellos. Schon im Qualifying zeigte er den besten Speed und konnte folgerichtig vom besten Startplatz ins Rennen gehen.

Kurz nach dem Start übernahm Blaney kurz die Führung, die restlichen 44 Runden der ersten Stage gingen aber an den später siegreichen Childress-Piloten. Was sich nach einer schnellen Nummer liest, wurde in Wahrheit ein echter Marathon.

Das erste Rennsegment dauerte bereits mehr als zwei Stunden, weil nach fünf Runden ein Blitzeinschlag im Fünf-Meilen-Radius um die Strecke registriert wurde. Weil es immer wieder blitzte und US-Gesetze vorsehen, dass nach jedem Blitz 30 Minuten Ruhe sein muss, gab es eine Rot-Unterbrechung von rund einer Stunde und 45 Minuten, ehe es auf dem 1,25-Meilen-Oval weiterging.

Überschattet wurde das Renngeschehen von insgesamt vier geplatzten Bremsscheiben, die sowohl Cup-Debütant Carson Hocevar, Tyler Reddick, Noah Gragson als auch kurz vor Schluss Bubba Wallace betrafen. Alle landeten daraufhin in der Wand, wobei es Gragson am härtesten traf. Zum Glück blieben alle Fahrer bei den Unfällen unverletzt.

Chastain stürzt ab

Der Wallace-Zwischenfall fünf Runden vor Schluss ließ auch Busch noch einmal zittern. Der hatte innerlich wohl schon die Sieges-Rede durchgespielt, als die letzte Gelbphase ausgerufen und das Feld anschließend in die Overtime geschickt wurde.

Doch auch beim finalen Restart blieb der RCR-Neuling cool, hielt den ebenfalls starken Denny Hamlin (Toyota) hinter sich und konnte im 15. Saisonrennen seinen bereits dritten Sieg bejubeln. Seine drei vorherigen Cup-Erfolge bei Joe Gibbs verteilten sich übrigens auf drei Saisons.

„Auf der Pole zu stehen und viele Runden anzuführen, ist einfach phänomenal", sagte Busch, der ziemlich genau die Hälfte aller Runden anführte. Sowohl der zweitplatzierte Hamlin als auch der drittplatzierte Vorjahressieger Joey Logano (Ford) führten dagegen nicht einmal.

Apropos Führung: Mit Ryan Blaney gibt es einen neuen Spitzenreiter in der Tabelle, Ross Chastain stürzt auf P5 ab. ■

NASCAR CUP SERIES

Madison/Illinois (USA)
15. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Ryan Blaney (USA)	Ford
7.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Michael McDowell (USA)	Ford
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 15 von 36 Rennen

1.	Blaney (Ford)	495 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	482
3.	Harvick (Ford)	473
4.	Truex Jr. (Toyota)	472
5.	Chastain (Chevrolet)	466
6.	Bell (Toyota)	455
7.	Busch (Chevrolet)	451
8.	Hamlin (Toyota)	451
9.	Larson (Chevrolet)	411
10.	Reddick (Toyota)	411

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: CUSTER HOLT ERSTEN SAISONSIEG

Während der Cup und die Trucks in St. Louis fuhren, gastierte die zweite Liga auf dem Roadcourse von Portland. Hier gelang Cole Custer sein erster Sieg seit seiner Rückkehr als Xfinity-Stammfahrer. Die größte Aufmerksamkeit zog jedoch John Hunter Nemechek auf sich, der sich erst mit Sheldon Creed und später noch ausgerechnet mit Teamkollege Sammy Smith anlegte. Trotzdem bleibt der Gibbs-Toyota-Pilot nach P10 Tabellenführer.

TRUCK SERIES: MAJESKI VERPASST GUTE CHANCE

In Abwesenheit des erkrankten Tabellenführers Corey Heim bot sich für Ty Majeski die goldene Chance zur Rückeroberung der Gesamtspitze. Doch eine Kollision im Kampf um den Sieg kurz vor Schluss endete sowohl für den Polesetter als auch Titelverteidiger Zane Smith in einem Crash. Dadurch übernahm Grant Enfinger (Chevrolet) die Führung, die er vor Markenkollege Christian Eckes verteidigte. Majeski wurde noch auf P30 gewertet – und verpasste die Gesamtführung um nur einen Punkt.

CUP SERIES: ELLIOTT UND BRISCOE HART BESTRAFT

Letzte Woche wurde an dieser Stelle über den Clash zwischen Denny Hamlin und Chase Elliott berichtet. Tatsächlich kam NASCAR im Fall Elliott zu dem Urteil, dass er Hamlin absichtlich ins Auto gefahren ist und sperrte ihn für das Rennen in St. Louis. Dort wurde er von Corey LaJoie ersetzt, dessen Cockpit wiederum mit Carson Hocevar gefüllt wurde. Eine extrem harte Strafe gab es im Nachgang zu Charlotte auch für Chase Briscoe. An seinem Stewart-Haas-Ford wurden nicht zugelassene Teile im Bereich der Lufteinlässe gefunden. Strafe: 250 000 US-Dollar Geldbuße, 120 Punkte Abzug und sechs Rennen Sperre für den Crewchief.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Doppelsieg daheim: Bautista (#19) und Rinaldi dominierten das erste Rennen

DUCATI

Das Gleiche in Gelb

Die Werks-Ducati waren beim Heim-GP in Misano im historischen Gelb lackiert. Das änderte nichts daran, dass Álvaro Bautista wieder alle drei Rennen gewann und die Konkurrenz sich mittlerweile nur noch aneinander misst.

Von: **Imre Paulovits**

Álvaro Bautista war unheimlich gut gelaunt. „Ich sah die großen Bildschirme und einen Fahrer auf einem gelben Motorrad, der genau das macht, was ich gerade tue“, erzählte er mit kindlicher Heiterkeit. „Da merkte ich erst, dass ich das bin, mit der Sonderlackierung für Misano.“ Ducati hatte für seine Werksfahrer eine Sonderlackierung fürs Heimrennen. Um den Effekt noch zu verstärken, wurde sie erst vor dem ersten Rennen präsentiert, inklusive dem dazugehörigen Leder und passend lackierten Helmen für Álvaro Bautista und Michael Ruben Rinaldi. Das Gelb sollte an klassische Ducati-Modelle aus den 1990er-Jahren erinnern, wie die 748, die besonders gerne in Gelb gekauft wurde. Insider gehen davon aus, dass bald ein Sondermodell kommt, höchstwahrscheinlich für die USA, und das Ganze eine PR-Aktion dafür war.

Es war aber auf alle Fälle eine sehr erfolgreiche PR-Aktion, denn im ersten Rennen landeten die beiden gelben Werks-Ducati auf den ersten beiden Plätzen. Unweigerlich kam Pierfrancesco Chili in Erinnerung, der 2004 mit der gelben PSG-1-Ducati das zweite Superbike-Rennen in Misano gewann. Ein älterer Kollege meinte hingegen, man solle sich nicht von der Farbe irritieren lassen. Dieses Rennen war wie Imola 1972, als die beiden silbernen Werks-Ducati der ganzen Welt auf und davon fuhren und niemand eine Chance gegen sie hatte. Und damit war man beim Grundproblem angekommen. In Misano waren die Ducati so schnell, dass selbst der unerschrockene Kämpfer Toprak Razgatlioglu am Samstag meinte, dass die Ducati hier bei heißem Wetter nicht zu schlagen wären. Auch Jonathan Rea, der einen tollen Kampf mit Dominique Aegerter hatte, meinte, man müsse seine Ziele neu setzen, denn vor allem Bautista auf der Ducati spiele in einer ganz anderen Liga.

Doch zu schlagen?

Razgatlioglu machte sich dann im Sprintrennen über Bautista her, doch dann krachte Danilo Petrucci, der zuvor schon Domi Aegerter und Remy Gardner zu Fall gebracht hatte, in Iker Lecuona, und weil sie im Sturzraum lagen, kam die rote Flagge heraus – just als Bautista die Spitze wieder zurückerobert hatte. Razgatlioglu war wütend: „Ich hätte Bautista schlagen können“, knirschte der Yamaha-Pilot. Bautista sah es anders: „Ich hatte den härteren Hinterreifen, für mich hatte das Rennen gerade erst angefangen.“ Im zweiten Rennen fuhr Bautista vorn wieder auf und davon, dafür stürzte Rinaldi im Kampf gegen Razgatlioglu, der so zweimal an diesem Wochenende Zweiter wurde. Ob in Donington jemand etwas gegen Bautista findet? ■

WORLDSBK

Kein glückliches Gelb: Rinaldi (#21) stürzt im Kampf mit Razgatlioglu

WORLDSBK

Best of the Rest: Axel Bassani (#47) schlug Rea und fuhr aufs Podest

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Dreikampf entbrannt

Wenn Nicolò Bulega an der WM-Spitze auch etwas enteilt ist, hat sich ein Triumvirat gebildet, mit dem immer zu rechnen ist. Und Marcel Schrötter gehört auch dazu.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn Nicolò Bulega das erste Rennen auch gewann, war die Aufholjagd von Stefano Manzi bis auf den zweiten Platz beeindruckend. „Ich musste den Freitag komplett auslassen, deshalb kommen wir jetzt erst bei einer halbwegs vernünftigen Abstimmung an“, meinte Manzi. Dass er sie für das Sonntagsrennen gefunden hatte, stellte der Ten-Kate-Pilot eindrucksvoll unter Beweis: Er setzte sich in der letzten Runde an die Spitze und holte Yamahas ersten Sieg in diesem Jahr. „Die Yamaha R6 hat so ziemlich das beste Fahrwerk von allen Motorrädern, wenn es richtig abgestimmt ist“, meinte Manzi. „Deshalb konnte ich hier ihre höhere Kurvengeschwindigkeit nutzen. Ich habe die WM noch nicht aufgegeben.“

Marcel Schrötter war in beiden Rennen im Führungspulk, nach einem richtig guten Start hatte er das erste Rennen sogar angeführt. „Und das, obwohl ich kein wirklich gutes Gefühl für das Motorrad hatte“, meinte der MV-Agusta-Pilot. „Wir müssten ausgiebig testen gehen. Dass ich trotzdem so lange im Führungspulk dabei war, gibt mir viel Motivation, wenn ich zum Schluss auch nicht die Pace von Bulega, Manzi und Caricasulo mitgehen konnte. Für das zweite Rennen ändern wir die Abstimmung.“ Immerhin reichte es dann für den dritten Platz. „Es war besser, ich hoffe, das geht in Donington so weiter“, hofft Schrötter. ■

WORLDSBK

Zweites Rennen: Stefano Manzi gewinnt vor WM-Leader Nicolò Bulega

Superbike-WM

Kampfgeist ist da

Wenn die BMW-Piloten auch mit Problemen kämpften, zeigten sie im letzten Rennen Kampfgeist und landeten alle in den Punkten. Dabei holte sich Garrett Gerloff als Achter sein bestes Saisonergebnis.

Von: **Imre Paulovits**

Auch in Misano blieben die BMW-Piloten von Problemen nicht verschont. Am übelsten traf es Loris Baz, der das zweite Rennen wegen eines undichten Nockenwellensensors auf seinem Ersatzmotorrad vom letzten Startplatz aus angehen musste. Wegen der roten Flagge im Qualifying mussten die BMW-Piloten, die gerade erst mit ihrem zweiten Reifensatz rausfuhren, von weit hinten losfahren, immerhin wurde Scott Redding im ersten Rennen von Startplatz 12 aus Elfter. Im Superpole-Race war dann Garrett Gerloff als Neunter bester BMW-Pilot, und diesen Startplatz nutzte der Amerikaner dann zu einem achten Platz im zweiten Rennen, seiner bislang besten Platzierung in diesem Jahr. Sein Teamkollege Loris Baz kam vom letzten Startplatz aus bis auf Platz 12. Dafür rutschte Scott Redding bis auf P14 zurück. Richtig gut machte sich Tom Sykes bei seiner BMW-Rückkehr: Er wurde im zweiten Rennen von Startplatz 17 aus 13. ■

BMW

Garrett Gerloff: Im zweiten Rennen als Achter bestes Saisonergebnis erzielt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Dass bei dem Markenwechsel von Toprak Razgatlioglu für das nächste Jahr zu BMW kein böses Blut im Hintergrund fließt, war in Misano offen ersichtlich. Der Türke und das Yamaha-Werksteam arbeiteten genauso konzentriert wie gewohnt, und an Einsatz mangelte es beim Weltmeister von 2021 nicht im Geringsten. Yamaha seinerseits gab dem Superbike-Weltmeister ein vorgezogenes Abschiedsgeschenk: In Misano bekam er das Motorrad, das er in der Saison 2021 zum Titel fuhr, verziert mit einem vergoldeten Auspuff von Akrapovic.

SUPERBIKE-WM

Es gab gleich mehrere Fahrer, die in Misano hinter einem anderen feststeckten und nicht überholen konnten, zum Beispiel Dominique Aegerter hinter Jonathan Rea oder Philipp Öttl hinter Andrea Locatelli. Alle reden davon, dass das Überholen in der MotoGP wegen der aktuellen Technik unmöglich wird, in Misano sprachen erstmals auch Superbike-WM-Piloten von aufgeheizten Reifen im Windschatten. Kann es sein, dass einfach die Leistungsdichte und gar nicht die Technik „schuld“ ist?

SUPERBIKE-WM

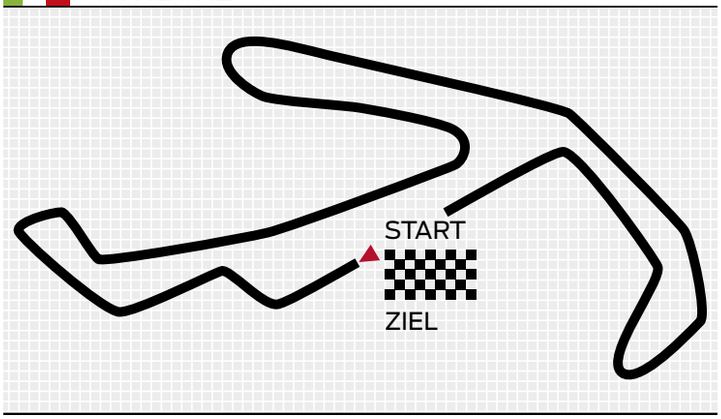
Unter den Zehntausenden Schaulustigen fanden sich auch jede Menge bekannte Gesichter. Die MotoGP-Piloten aus der Region ließen es sich nicht nehmen, bei ihren Superbike-WM-Kollegen vorbeizuschauen. Francesco Bagnaia war genauso mit seiner Freundin in Misano wie sein Ducati-Werksteam-Kollege Enea Bastianini und Gresini-Ducati-Pilot Fabio Di Giannantonio. Franco Morbidelli schaute in der Yamaha-Box vorbei. In richtig großer Zahl waren aber die Fans von Dominique Aegerter vor Ort, die selbst die Anhänger der italienischen Fahrer in den Schatten stellten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Bautista	1.33,017
2.	Razgatlioglu	1.33,182
3.	Rinaldi	1.33,266
4.	Petrucci	1.33,403
5.	Bassani	1.33,430
6.	Rea	1.33,578
7.	Aegerter	1.33,821
8.	Lecuona	1.33,830
9.	Gardner	1.33,997
10.	Lowes	1.34,016
11.	Locatelli	1.34,065
12.	Redding	1.34,134
13.	Öttl	1'34.264
14.	Gerloff	1.34,268
15.	Ray	1.34,371
16.	Vierge	1.34,434
17.	Baldassarri	1.34,446
18.	Sykes	1.34,494
19.	Baz	1.34,522
20.	Syahrin	1.35,247

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	298 Punkte
2.	Razgatlioglu	212
3.	Locatelli	150
4.	Rea	129
5.	Bassani	126
6.	Rinaldi	99
7.	Aegerter	88
8.	Vierge	87
9.	Lowes	75
14.	Öttl	46

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	303 Punkte
2.	Yamaha	228
3.	Kawasaki	150
4.	Honda	106
5.	BMW	76

ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I): 3. Juni 2023; 13. WM-Lauf; 84,520 km über 20 Rdn. à 4,226 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 45 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	31.29,279 min	1.33,901	25
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+5,221 s	1.34,093	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+8,971 s	1.34,350	16
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+14,285 s	1.34,364	13
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+18,594 s	1.34,435	11
6.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	20	+19,021 s	1.34,548	10
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+21,036 s	1.34,767	9
8.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+23,751 s	1.35,045	8
9.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	20	+24,011 s	1.34,831	7
10.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+29,081 s	1.35,277	6
11.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	20	+29,430 s	1.34,857	5
12.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+30,139 s	1.35,271	4
13.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	20	+30,562 s	1.35,309	3
14.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	20	+33,210 s	1.35,330	2
15.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	20	+34,858 s	1.35,522	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I): 4. Juni 2023; 15. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 23 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 46 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33'06.059 min	1.33,936	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+8,446 s	1.34,334	20
3.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+18,368 s	1.34,618	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+20,174 s	1.34,856	13
5.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+22,344 s	1.34,986	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+23,307 s	1.35,104	10
7.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+23,552 s	1.35,104	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	21	+24,905 s	1.34,939	8
9.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+22,255 s	1.35,053	7
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	21	+27,253 s	1.35,142	6
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	21	+27,529 s	1.35,349	5
12.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+36,856 s	1.35,564	4
13.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+38,066 s	1.35,664	3
14.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+52,235 s	1.35,531	2
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+1.02,594 min	1.36,746	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Misano (I) – 4. Juni 2023
14. WM-Lauf; 29,582 km über 7 Rdn. à 4,226 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 37 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	10.59,497 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,101 s
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+0,738 s
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+2,239 s
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,490 s
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3,955 s
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+1 Rde.
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+1 Rde.
9.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+1 Rde.
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+1 Rde.
11.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+1 Rde.
12.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	+1 Rde.
13.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+1 Rde.
14.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	+1 Rde.
21.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+1 Rde.

SUPERSPORT-WM

Misano (I) – 3. Juni 2023
9. WM-Lauf; 76,068 km über 18 Rdn. à 4,226 km; 32 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 45 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	29.36,653 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+1,609 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+1,814 s
4.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+2,425 s
5.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+6,685 s
6.	Simone Corsi (I)	Yamaha YZF-R6	+9,838 s
7.	Gleen Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+12,193 s
8.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+13,858 s
9.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Street Triple RS	+13,959 s
18.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+ 41,394 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	197 Punkte
2.	Manzi	161
3.	Schrötter	148
4.	Caricasulo	127
5.	Tuuli	88
6.	Sofuoglu	73
7.	Van Straalen	72

SUPERSPORT-WM

Misano (I) – 4. Juni 2023
10. WM-Lauf; 76,068 km über 18 Rdn. à 4,226 km; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 38 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	29.27,701 min
2.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+0,208 s
3.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+1,566 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+6,083 s
5.	Andy Huertas (F)	Kawasaki ZX-6R	+8,834 s
6.	Simone Corsi (I)	Yamaha YZF-R6	+10,938 s
7.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+14,791 s
8.	Nicholas Spinelli (I)	Yamaha YZF R6	+14,862 s
9.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+17,110 s
10.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Street Triple RS	+19,587 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	225 Punkte
2.	Yamaha	180
3.	MV Agusta	153
4.	Kawasaki	112
5.	Triumph	88

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I) – 3. Juni 2023
5. WM-Lauf; 42,260 km über 10 Rdn. à 4,226 km; 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 44 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	18.36,483 min
2.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,149 s
3.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,818 s
4.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,896 s
5.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,322 s
6.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+1,391 s
7.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+1,518 s
8.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+1,643 s
10.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+1,730 s
17.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+2,844 s

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I) – 4. Juni 2023
6. WM-Lauf; 63,390 km über 15 Rdn. à 4,226 km; 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 41 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	27.52,137 min
2.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+0,062 s
3.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+0,411 s
4.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,740 s
5.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,943 s
6.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+1,071 s
7.	Enzo Valentim (E)	Yamaha YZF-R3	+1,194 s
8.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,297 s
9.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+1,474 s
16.	Lennox Lehmann (I)	KTM RC 390 R	+2,927 s

WM-STAND FAHRER

1.	Gennai	86 Punkte
2.	Svoboda	85
3.	Geiger	71
4.	Gonzales	67
5.	Di Sora	65
6.	Maier	65
23.	Lehmann	1

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	141 Punkte
2.	Yamaha	102
3.	KTM	71

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Die Supersport-300-Rennen waren wieder gnadenlose Schlachten, bei denen Lokalmatador Bruno Ieraci zweimal ganz oben stand. Dabei lag im zweiten Lauf Dirk Geiger kurz vor dem Ziel ganz vorn. „Ich habe nicht genügend an meiner Abstimmung gearbeitet, aber für die Rennen hatte ich trotzdem ein sehr gutes Bike“, gab der Freudenberg-KTM-Pilot zu. „Im ersten Rennen war ich trotzdem nicht angriffslustig genug, das habe ich im zweiten geändert, nachdem ich mich sehr wohl auf dem Bike fühlte. Ich habe zum Schluss einen Ticken zu spät gebremst und bin hinausgetragen worden, da konnte Ieraci vorbei.“

Superbike-WM

Aegerter bis zum Abräumer top

Dominique Aegerter jagte am Samstag Ex-Weltmeister Jonathan Rea. Am Sonntag wurde er abgeräumt, was sein Wochenende durcheinanderbrachte.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine Wonne, Dominique Aegerter im ersten Rennen am Samstag zuzusehen. Vom siebten Startplatz aus holte er schnell auf Kawasaki-Werksfahrer Jonathan Rea auf. „Ich wollte am Anfang nicht zu sehr pushen und die Reifen etwas schonen“, gestand der 32-jährige Schweizer. „Deshalb bin ich zunähst hinter Rea geblieben und wollte ihn erst am Schluss angreifen.“ Doch Rea verteidigte seine Position mit all seiner Routine und Erfahrung. Er machte die Linien dicht und konzentrierte sich auf das späte Bremsen und frühe Beschleunigen. Aegerter blieben Turn 8 und Turn 14 für den Angriff, aber der Nordire hatte auf alle drei Angriffe, bei denen Aegerter kurz an ihm vorbei war, eine Antwort. „Bei seinem letzten Angriff in Turn 8 wurde Dominique weit hinausgetragen, das habe ich genutzt und mich ein Stück weit abgesetzt, sodass er in Turn 14 nicht nah genug für einen Angriff herankam“, gab Rea zu.

„Ich habe hinter Rea sehr viel dazulernen können. Über seine Linien, wie er die Reifen schont“, freute sich Aegerter trotzdem. „Zum Schluss sah ich, dass der Reifen gut hielt, deshalb hätte ich es zu Beginn ruhig etwas aggressiver angehen können. Morgen werde ich es tun.“ Doch dazu kam es nicht. Im Superpole-Race wurden Aegerter und sein Teamkollege Remy Gardner gleich in der zweiten Kurve von Danilo Petrucci abgeräumt. Im zweiten Rennen musste Aegerter so vom elften Startplatz aus losfahren, und statt wie erhofft um einen Top-5-Platz zu kämpfen, versackte er im Mittelfeld. „Schade, dieser Sturz hat mein Wochenende ziemlich durcheinandergebracht“, ärgerte sich Aegerter.

Philipp Öttl war in FP3 bereits Fünfter, doch in der Superpole waren in all seinen schnellen Runden gelbe Flaggen draußen, so blieb ihm Startplatz 13. Im ersten Rennen hatte er eine Berührung mit Scott Redding, dann steckte er hinter Andrea Locatelli fest und fand keine Stelle zum Überholen. Am Sonntag lief es dann besser. Im Superpole-Race war Öttl bereits Zehnter, als die rote Flagge rauskam. Im zweiten Rennen fuhr er dann bis auf P9 vor. „Die Superpole hätte fast unser Wochenende kaputtgemacht, aber am Sonntag konnten wir uns doch steigern“, freute sich Öttl. „Im Superpole-Race war ich kurz davor zu punkten. Und im zweiten Rennen haben wir es dann geschafft, in die Top 10 zu fahren. Ich hoffe, dass ich in Donington hier anknüpfen kann.“ ■

YAMAHA

Dominique Aegerter: Bei starkem Zweikampf mit Jonathan Rea viel gelernt

GOELEVEN

Philipp Öttl: Am Sonntag in Fahrt gekommen und bis P9 vorgefahren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fordert die MotoGP heute zu viele Opfer? Diese Saison wird es uns zeigen

MOTOGP

Wo ist das Limit des Körpers?

Auf der Suche nach Neuem, um mit der MotoGP gegen die Konkurrenz der anderen Sportarten zu bestehen, wurden viele Änderungen in die Austragung der diesjährigen Motorrad-WM aufgenommen. Doch die Liste der Verletzten zeigt, wie sehr die Fahrer an ihren Grenzen agieren. Und es ist erst ein Viertel der Saison gefahren.

Von: **Imre Paulovits**

Die MotoGP frisst ihre Kinder – so titelten einige Kollegen bereits gleich beim ersten Rennwochenende. Nach der Winterpause ging es gleich mit dem neuen Format los, das ungewohnte Sprintrennen brachte zusätzliches Risiko. Mit Enea Bastianini, Pol Espargaró, Marc Márquez, Miguel Oliveira und Joan Mir fehlten nach zwei Runden bereits fünf der 22 Piloten durch Verletzung. Wenn das Feld der Königsklasse auch langsam wieder vollzählig ist, schwebt für diese Saison trotzdem ständig das Damoklesschwert über ihr. Denn noch ist nicht abzusehen, wie es erst im Herbst stehen wird, wenn die Fahrer bereits über ein halbes Jahr unterwegs sind und mit Sprintrennen und Grands Prix vierzig Rennen bewältigt haben müssen.

Der Motorsport hat immer Barrieren umgerissen und Grenzen verschoben. Nur so war er die Triebfeder von technischen Errungenschaften, die für uns heute selbstverständlich sind. Es waren immer die mutigen Männer mit ihren außergewöhnlichen Talenten, die die Ingenieure zu Höchstleistungen gedrängt haben, ihr Schweiß und Blut für den Erfolg. Man hat trotzdem das Gefühl, dass wir gerade in einer Zeit leben, in der eine Grenze erreicht ist, deren Überwindung zu viel kosten könnte. Sicher: In den 1960ern und 1970ern war der Aufstieg der Japaner und der Quantensprung in der Motorradtechnik mit vielen Toten auf verantwortungslos gefährlichen Strecken verknüpft. Die giftigen Zweitakter der 1990er-Jahre brachten nicht nur die Reifen- und Fahrwerksentwicklung voran, sie beendeten auch viele Karrieren ihrer Fahrer sehr früh. Auch die frühe Elektronikentwicklung um die Jahrtausendwende forderte ihre Opfer.

Neue Technik, neue Grenzen

Doch zu der Entwicklung der MotoGP-Geschosse, die dank der Aerodynamik und der Schwerpunktverschiebung die Grenzen des Machbaren in eine Region verschoben hat, in der der menschliche Körper in einer Art an seine Belastungsgrenze gebracht wird wie noch nie zuvor, kommt nun der psychische Aspekt hinzu. Die Leistungsdichte fordert noch mehr Risiko, und wenn das nicht reichen würde, kommt durch das neue Format der Druck hinzu, dass die Zeiten ab dem ersten Training so viel zählen, dass drei Tage Dauerstress ohne Ausruhen ansteht. Wenn die Fahrer dann auch noch ihre Verpflichtungen gegenüber den Fans und wegen einem Rennen mehr auch gegenüber noch mehr Medien nachkommen müssen, wird die Ruhephase noch weiter verkürzt. Heutige MotoGP-Piloten gehören zu den fittesten und vielseitigsten Athleten aller Sportarten. Aber die Ausbeutung ihrer Körper könnte in naher Zukunft Grenzen aufzeigen, die man gar nicht sehen wollte.

Aber Motorsport ist auch dort gefährlich, wo man es gar nicht vermutet: Ducati-Teamchef Davide Tardozzi, einst einer der besten Superbike-Fahrer der Welt, fährt heute nur noch Fahrerlager-Roller. Und mit eben einem solchen hat er sich vor seinem Heim-Grand-Prix bei einem Sturz beide Füße verletzt. ■

TARDOZZI

Opfer der Hightec? Nein, Davide Tardozzi stürzte nur mit dem Fahrerlager-Roller

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Andrea Dovizioso: Ein ganz Großer der MotoGP ganz ohne Starallüren

MOTOGP

Legende Dovi

Am Donnerstag wird in Mugello Andrea Dovizioso zur MotoGP-Legende gekürt. Damit bekommt der vielleicht meistunterschätzte MotoGP-Pilot die Würdigung, die er schon immer verdient hat.

Von: **Imre Paulovits**

Der einzige WM-Titel, der hinter dem Namen von Andrea Dovizioso steht, ist der von 2004 bei den 125ern. Doch dass der 37-jährige Italiener in seinen 21 WM-Jahren noch fünf Vizeweltmeisterschaften herausgefahren hat, davon drei in Folge zwischen 2017 und 2019 in der MotoGP, lässt ihn schon in einem ganz anderen Licht erscheinen. Dass er in seiner Heimat nicht der alles überstrahlende Star wurde, lag vielleicht an seiner bodenständigen Art, mit der er kein Aufsehen um seine Person machen wollte. Dies ist ihm trotzdem häufig genug gelungen, unter anderem, als er Honda durch seine Leistungen zwang, ihn 2011 neben Casey Stoner und Dani Pedrosa im Repsol-Team zu behalten. Er war in großem Maß am Aufstieg von Ducati vom Hinterbänkler zurück zur WM-Spitze beteiligt. Einzig Marc Márquez verhinderte, dass er der erste italienische MotoGP-Weltmeister der Roten wurde. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Jonas Folger wird auch in Mugello die GasGas des Tech3-MotGP-Teams fahren. Doch dies könnte vorerst sein letzter Vertretungsjob werden, denn Pol Espargarós Genesung macht große Fortschritte. Der 31-jährige Spanier hat zwar noch eine Schwellung um seine beim Sturz in Portimão gebrochenen Rückenwirbel, aber er hofft, dass dieser bis zum Sachsenring oder spätestens in Assen so weit wieder zurückgehen wird, dass er wieder fahren kann. „Er kann es kaum erwarten, dass er wieder fahren kann", meint Teamchef Hervé Poncharal. Aber bei allem Ehrgeiz weiß auch Espargaró, dass es die Ärzte sind, die entscheiden werden, wann er wieder zurückkehren kann.

MOTO2

Darryn Binder wird in Mugello wieder die Husqvarna des Intact-Teams fahren. Der in Austin gebrochene Mittelhandknochen ist wieder so weit verheilt, und der Südafrikaner hat fleißig Supermoto trainiert, um zu sehen, wie weit er ihn belasten kann. „Darryn sagt, dass ihm noch etwas Kraft fehlt, aber ansonsten ist er hochmotiviert, wieder in der Moto2 zu fahren", so Teamchef Jürgen Lingg. „Wir werden auch keinen Reservefahrer für den Fall der Fälle nach Mugello bringen, sondern konzentrieren uns auf die Rückkehr von Darryn."

Vorschau GP Italien

ZEITPLAN

GP von Italien
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 12. Mai 2023		
9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	2. Training
Samstag, 13. Mai 2023		
8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag, 14. Mai 2023		
9.45–9.55	Moto GP	Warm-up
10.00–10.35	MotoGP	Fahrerparade
11.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 19 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP von Italien

Sieger 2022
Moto3: Sergio García (E), GasGas
Moto2: Pedro Acosta (E), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Deniz Öncü (TR), KTM, 1.56,811 (= 161,6 km/h)
Moto2: Arón Canet (E), Kalex, 1.51,121 (= 169,9 km/h)
MotoGP: Fabio Di Giannantonio (I), Ducati, 1.46,156 (= 177,8 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Riccardo Rossi (I), Honda, 1.57,234 (= 161,0 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.52,323 (= 168,1 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.46,588 (= 177,1 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Fabio Di Giannantonio (I), Honda, 1.56,628 (= 161,8 km/h) (2018)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.51,208 (= 169,7 km/h) (2021)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.46,588 (= 177,1 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	94
2.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	93
3.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	81
4.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	80
5.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	66
6.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	54
7.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	49
8.	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	49
20.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	7
26.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	2

Moto2

1.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	99
2.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	74
3.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	61
4.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	60
5.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	52
6.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	47
7.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	44
8.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	39
9.	Celestino Vietti (I)	Fantic Racing	Kalex	28
20.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husquarna IntactGP	Kalex	6

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	84
2.	Ivan Ortola (E)	Angeluss MTA Team	KTM	63
3.	Jaume Masià (E)	Leopard Racing	Honda	63
4.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM	55
5.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	50
6.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	43
7.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	38
8.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	38
9.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	37
10.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	33

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Manchmal kommt es anders, als man denkt. Oschersleben zeigte bei strahlend blauem Himmel Hochs und Tiefs

EISELE

Keine Spielerei

Ein Doppelsieg von Florian Alt für Honda, zwei Stürze von Ilya Mikhalchik bei BMW – in Oschersleben blieb in der IDM Superbike kein Auge trocken. Und Neuling Hannes Soomer gehört jetzt zu den Titelfavoriten.

Von: **Anke Wieczorek**

Das konnte fast nicht wahr sein. Eine riesige Staubwolke flog auf, und Ilya Mikhalchik kehrte nicht auf seinen Startplatz zurück. Sturz in der Einführungsrunde. Schlimmer hätte es nicht kommen können. Doch es ging noch schlimmer. Im zweiten Lauf war Mikhalchik auf Podiumskurs, als er in der letzten Runde stürzte. Er wollte einen Tick zu viel. Aber auch ein Ilya Mikhalchik ist nicht unantastbar. Es war der Super-GAU für das Team um Ex-Rennfahrer Werner Daemen, auch wenn Mikhalchik die BMW wieder aufrichtete und noch als Elfter ins Ziel kam.

Auf der anderen Seite triumphierte Florian Alt auf der Holzhauer-Honda, obwohl er in beiden Läufen mächtig Gegenwind bekam. Der wehte neben Toni Finsterbusch und Wladimir Leonow vor allem von Bastien Mackels, der erneut als Ersatzfahrer für den verletzten Rob Hartog auf Yamaha agierte, und von Hannes Soomer. Der aus der Supersport-WM gekommene Este erweist sich immer mehr als ernsthafter Titelfavorit. Zumal Alt wie auch Mikhalchik neben der IDM gleichzeitig Verträge in der FIM-Endurance-WM haben. Wenn die IDM im August auf dem Red Bull Ring fährt und es zu einer Terminüberschneidung mit der Langstrecken-WM kommt, werden Alt und auch Mikhalchik in Suzuka antreten. Soomer ist davon nicht betroffen. Es könnte seine große Chance sein, in der Abwesenheit einiger Fahrer in der IDM so viele Punkte zu sammeln, dass es am Jahresende vielleicht reicht.

Alt hat allerdings vor, bis Suzuka maximal Punkte zu bunkern, um von diesen zehren zu können. Und die Honda CBR 1000 RR-R ist noch lange nicht am Ende ihrer Möglichkeiten. „Es gibt noch einige Bereiche am Motorrad, die noch nicht ausgelotet sind“, sagt Teamchef Jens Holzhauer. „Wir arbeiten zum Beispiel noch nicht so intensiv an der Traktions- und Wheelie-Control, da geht uns einfach die Zeit aus.“ Holzhauer fügt hinzu: „Wir haben auch immer noch nicht die verschiedenen Gabel- und Federbeineinstellungen abgearbeitet. Zwischen den Rennen auf dem Sachsenring und in Oschersleben haben wir Balance-Anpassungen vorgenommen. Auf dem Sachsenring ist der Fokus durch das Layout mehr auf der Lenkung, in Oschersleben mehr auf der Beschleunigung. Wenn es danach geht, das Motorrad auszuloten, müssten wir zehn Tage allein auf einer Rennstrecke sein und testen. Aber das werden wir dieses Jahr nicht mehr schaffen.“ Potenzial an der Honda sei laut Holzhauer vorhanden.

EISELE

Freude ohne Grenzen bei Honda

Toni Finsterbusch rettete für BMW die Kohlen aus dem Feuer. Nachdem er im ersten Lauf auf den vierten Rang gefahren war, war die Position im zweiten Rennen hart umkämpft. Der Leipziger von GERT56 war nach zehn Runden Zweiter hinter Alt, als Soomer und Mikhalchik von hinten immer näher kamen. Als Soomer einen Angriff auf den zu diesem Zeitpunkt Dritten Mackels wagte, war klar, dass die Entscheidung über die Podiumsplätze noch längst nicht gefallen war. Der nächste Angriff glückte.

Bitter für Finsterbusch: Er hatte so lange auf Kurs gelegen, konnte sich aber gegen die geballte Kraft von hinten nicht wehren. Er rutschte hinter Mackels und Mikhalchik auf den fünften Rang ab.

Dann das Mikhalchik-Sturzdrama in der letzten Runde. Finsterbusch gewann dadurch wieder einen Platz und wurde bester BMW-Fahrer des Wochenendes.

Bei Yamaha zeigte der Belgier Bastien Mackels, was möglich ist. Ähnliches hatte sich auch Denis Hertrampf für sein Hertrampf Yamaha Racing Team erhofft, doch es ging nicht. Wie sich herausstellte, war sein Fahrer Wladimir Leonow bei seinem kaum bemerkten Sturz im zweiten Lauf auf dem Sachsenring dermaßen unglücklich aufgekommen, dass er sich das Knie verletzt hat. Die Wunde muss täglich versorgt werden und macht beim Fahren Probleme. „Wir hatten uns Top-5-Plätze vorgenommen, unter diesen Umständen war das nicht möglich“, so Hertrampf. Leonow wurde zweimal Siebter.

Erst am Dienstag hatte festgestanden, dass Luca Grünwald für den verletzten Leandro Mercado bei Kawasaki einspringt, dessen Mittelhandknochen immer noch nicht renntauglich ist. Die ZX-10 RR sollte laut Teamchef Emil Weber aber nicht verwaist bleiben. Eine leise Hoffnung hatte Grünwald gehegt, dass er nach dem späten Aus bei Honda im letzten Jahr wieder in der IDM Superbike fahren kann. „Es war schon immer so, dass irgendwann ein Fahrer ausfällt und Ersatz gesucht wird.“ Dass er auf einem Fabrikat landete, was er überhaupt nicht kennt, hätte er zwar nicht gedacht, trotzdem schaffte er P9 im ersten Lauf. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

IDM Supersport

Konzept greift

Melvin van der Voort begräbt den greifbaren Sieg im Kies, und Triumph feiert Podiumspremiere.

Einem Sturz im ersten Lauf in der ersten Runde folgte ein weiterer im zweiten Rennen kurz vor dem Ziel, als er schon über drei Sekunden Abstand vor der Konkurrenz hatte. Für Melvin van der Voort, der zum Saisonauftakt auf dem Sachsenring einen Doppelsieg hatte, war es ein Wochenende zum Vergessen. Diesmal gelang Twan Smits die Glanznummer. Doch es gab noch mehr Trubel. Der aus der Moto2-EM in Spanien zurückgekehrte Martin Vugrinec mischte wieder mit und stürzte. Das Ganze führte im ersten Lauf unter anderem dazu, dass der Tscheche Michal Prasek Zweiter auf Triumph wurde. Es war das Premierenpodium für die neu in die IDM eingestiegene Marke. Die IDM Supersport Next Generation, wie sie nun vollständig heißt, erlaubt wie in der WM auch den Einsatz von Motorrädern, die nicht in die traditionelle 600er-Klasse gehören wie zum Beispiel eben die Triumph Street Triple 765 RS. Zwecks Chancengleichheit werden die verschiedenen Motorradkonzepte über eine Balance-Regel aneinander angepasst. Und in der Supersport-Klasse wird Deutsch gesprochen: Andreas Kofler und Thomas Gradinger fuhren aufs Podest. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP 300: DER JÜNGSTE

Mitja Borgelt konnte loslegen. Eine Woche vor der IDM in Oschersleben feierte der Rheda-Wiedenbrücker seinen 14. Geburtstag. Das ist das Mindestalter für die Teilnahme an der Nachwuchsklasse. Auf dem Sachsenring musste Borgelt deshalb noch zuschauen. 2022 machte er im Yamaha R3 bLU cRU Cup von sich reden, als er in seiner Rookie-Saison den Vizetitel holte.

IDM SIDECAR: GÄSTE

Wenn die IDM vom 21. bis 23. Juli 2023 auf dem Schleizer Dreieck gastiert, werden zwei Rennen in der IDM Sidecar ausgetragen. Dennoch lässt es sich eine gute Handvoll WM-Teams nicht nehmen, als Gäste anzutreten, unter anderem Tim Reeves, Harry Payne, Pekka Päivärinta, Ben Birchall.

IDM SBK: VERLETZUNG

Marco Fetz wird bei den nächsten Rennen in der IDM Superbike fehlen. Der Bayer stürzte im zweiten Qualifying, weshalb die Session mit der roten Flagge abgebrochen wurde. Wie sich herausstellte, hatte er sich den fünften Brustwirbel angebrochen. Als Heilungszeit für seine Verletzung haben ihm die Ärzte zwei bis drei Monate prognostiziert.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Oschersleben: 4.6.2023; 3. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Runden; 20 gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	Honda	25.53,784 min
2.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+0,135 s
3.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+3,681 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+10,716 s
5.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+13,211 s

Oschersleben: 4.6.2023; 4. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Runden; 20 gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	Honda	26.01,361 min
2.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+0,231 s
3.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+0,435 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+2,963 s
5.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+8,727 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	95 Punkte
2.	Soomer	68
3.	Mackels	60
4.	Hobelsberger	55
5.	Kovacs	37
6.	Finsterbusch	36
7.	Schmidt	32
8.	Mikhalchik	30
9.	Steinmayr	30
10.	Krzemien	19
11.	Leonov	18
12.	Kartheininger	16
13.	Jähnig	16
14.	Grünwald	11
15.	Fröde	11

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Oschersleben: 4.6.2023; 3. IDM-Lauf; 55,005 km über 15 Runden; 21 gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Twan Smits (NL)	Yamaha	22.13,156 min
2.	Michal Prasek (CZ)	Triumph	+1,878 s
3.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+7,346 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+9,994 s
5.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+10,491 s

Oschersleben: 4.6.2023; 4. IDM-Lauf; 55,005 km über 15 Runden; 21 gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Twan Smits (NL)	Yamaha	22.09,204 min
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+4,634 s
3.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+10,933 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+12,902 s
5.	Yves Stadelmann (CH)	Yamaha	+13,684 s

PUNKTESTAND

1.	Smits	90 Punkte
2.	Kofler	59
3.	Van der Voort	54
4.	Gradinger	49
5.	De Vleeschauwer	45
6.	Merckelbagh	37
7.	Orgis	36
8.	Stadelmann	31
9.	Prasek	30
10.	Zuda	24
11.	Beinlich	22
12.	Rörig	22
13.	Feigl	19
14.	Kocourek	12
15.	Raemy	12

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Oschersleben: 3.6.2023; 3. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Runden; 27 gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	20.56,886 min
2.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,612 s
3.	Dustin Schneider (D)	KTM	+0,747 s
4.	Ferre Fleerackers (B)	Kawasaki	+0,815 s
5.	Marvin Siebdrath (D)	Yamaha	+0,961 s

Oschersleben: 4.6.2023; 4. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Runden; 27 gestartet, 26 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	20.57,510 min
2.	Dustin Schneider (D)	KTM	+0,417 s
3.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,425s
4.	Ferre Fleerackers (B)	Kawasaki	+5,849 s
5.	Marvin Siebdrath (D)	Yamaha	+5,970 s

PUNKTESTAND

1.	Iglesias	74 Punkte
2.	Schneider	71
3.	Khan	70
4.	Fleerackers	39
5.	Tonn	36
6.	Siebdrath	33
7.	Lehmann	29
8.	Geiger	27
9.	Svoboda	27
10.	Beekmans	25
11.	Bijman	23
12.	Doornenbal	20
13.	Svendsen	18
14.	Molenaar	18
15.	Szamado	15

EISELE

Die IDM Supersport 300 fand diesmal ohne die Beteiligung der WM-Fahrer statt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im European Talent Cup fehlt Brian Uriarte nur ein einziger Punkt, um mit Máximo Quiles gleichzuziehen

FIM

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Potenzial vorhanden

Den deutschsprachigen Fahrern wird nichts in die Wiege gelegt, doch sie haben Potenzial und kämpfen sich im Härtetest unter Spaniens südlicher Sonne durch.

Von: **Anke Wieczorek**

Wenn man die Rundenzeiten des European Talent Cup mit denen des Moto3-Junior GP vergleicht, können die Besten aus dem ETC auch locker mit den Moto3-Fahrern mithalten, ist Teamchef Frank Koch felsenfest überzeugt. Nur mussten seine Jungs in Jerez den Ball flach halten. Weder Valentino Herrlich noch Loris Schönrock oder Jona Eisenkolb schafften den Sprung ins ETC-Hauptrennen.

Herrlich war nach seinem Qualifikationserfolg beim letzten Mal überzeugt, dass es auch diesmal gelingen würde. Doch wenn 55 Nachwuchstalente am Start sind, kann das nicht immer funktionieren. Jetzt sind erst einmal vier Wochen Pause von den Rennen angesagt, bevor es auf dem Autodromo Algarve in Portugal weitergeht. „Unsere Jungs wollen viel trainieren auf MiniGP-Motorrädern und Supermotos. Jona muss zum Beispiel lockerer werden“, so Koch, der sich für die Nachwuchsarbeit einsetzt und schon lange weiß, wie hoch die Trauben in Spanien hängen.

Das zweite ETC-Rennen von Jerez sah eine der besten Schlussrunden in der Geschichte der Klasse. Das Rennen begann mit einer 12-köpfigen Spitzengruppe, die sich in der letzten Runde auf fünf Fahrer reduzierte. Hakim Danish wagte in Kurve 6 einen mutigen Vorstoß auf der Innenseite, konnte sich aber nicht durchsetzen und stürzte. Was dann folgte, waren zwei mutige Manöver von Brian Uriarte, der sich in Kurve 8 Quiles und Boggio schnappte, bevor er sich in der letzten Kurve außen an Pini vorbeischob und mit 0,021 Sekunden Vorsprung als Erster über die Ziellinie preschte. Quiles fuhr auch noch aufs Podium und führt die Meisterschaft weiterhin an, allerdings nur noch mit einem Punkt Vorsprung vor Uriarte.

In der Moto2-Europameisterschaft ging Senna Agius (Liqui Moly Husqvarna Intact Junior Team) dieses Mal nicht als Favorit in die Rennen. Der 17-Jährige hatte am Donnerstag technische Probleme, die sich über das ganze Wochenende hinschleppten. Dafür war Carlos Tatay in seinem Element: Er konnte jede Trainingssession für sich entscheiden und die erste Pole-Position in seiner Karriere holen, der ein Sieg im Rennen folgte.

Im Moto3-Junior GP lief für die deutschsprachigen Fahrer alles reibungslos. „Ich würde es als erfolgreiches Wochenende einstufen“, sagt Teammanager Dirk Reissmann. „Man kann immer mehr erwarten, aber heute sind alle ins Ziel gekommen mit ansprechenden Ergebnissen.“ Vor allem der letztjährige IDM Supersport-Vize Leo Rammerstorfer habe viel gelernt. „Die Abstände zur Spitze waren gering, ich sehe da Potenzial“, so Reissmann. ■

MOTO2 – EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Carlos Tatay (E)	Kalex	27.32,976 min
2.	Yeray Ruiz (E)	Kalex	+4,223 s
3.	Senna Agius (AUS)	Kalex	+4,383 s
4.	Mattia Rato (I)	Kalex	+5,251 s
5.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+5,430 s
6.	Roberto Garcia (E)	Kalex	+10,023 s

FIM

Erste Pole in seiner Moto2-Karriere geholt und auch das Rennen gewonnen: Carlos Tatay

EM-STAND

1.	Agius	91 Punkte
2.	Tatay	61
3.	Rato	57
4.	Ruiz	52
5.	Cardelús	44
6.	Antonelli	32
7.	Toledo	32

MOTO3-JUNIOR GP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Angel Piqueras (E)	Honda	27.09,185 min
2.	Alvaro Carpe (E)	Husqvarna	+0,120 s
3.	Adrian Cruces (E)	KTM	+1,249 s
9.	Jakob Rosenthaler (A)	Husqvarna	+2,148 s
13.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+3,170 s
15.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+11,596 s

MOTO3-JUNIOR GP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	David Almansa (E)	KTM	27.14,374 min
2.	Alvaro Carpe (E)	Husqvarna	+0,158 s
3.	Angel Piqueras (E)	Honda	+0,332 s
12.	Jakob Rosenthaler (A)	Husqvarna	+2,705 s
16.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+6,215 s
19.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+11,841 s

WM-STAND

1.	Piqueras	111 Punkte
2.	Roulstone	65
3.	Carpe	62
4.	Lunetta	55
11.	Rosenthaler	27
17.	Dettwiler	14
22.	Rammerstorfer	4

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Máximo Quiles (E)	Honda	25.27,260 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,056 s
3.	Guido Pini (I)	Honda	+0,379 s
4.	Dodo Boggio (I)	Honda	+3,069 s
5.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+9,384 s
6.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+9,421 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Brian Uriarte (E)	Honda	25.32,063 min
2.	Guido Pini (I)	Honda	+0,021 s
3.	Maximo Quiles (E)	Honda	+0,088 s
4.	Dodo Boggio (I)	Honda	+0,236 s
5.	David Gonzales (E)	Honda	+6,889 s
6.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+7,109 s

CUP-STAND

1.	Quiles	124 Punkte
2.	Uriarte	123
3.	Salmela	75
4.	Pini	74
5.	Boggio	70
6.	Gonzales	52
7.	Ferrandez	47

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

102. Tourist Trophy

Dunlop zieht mit McGuinness gleich

BÖRNER

Michael Dunlop, hier auf dem Superbike: Dieses Jahr in der Form seines Lebens

Nach den ersten beiden Rennen der diesjährigen TT hält Michael Dunlop 23 Siege und liegt nur noch drei hinter dem Rekord seines legendären Onkels Joey Dunlop. Die Birchall-Brüder fuhren über 120 Meilen Schnitt.

Von: **Toni Börner**

Man sah Michael Dunlop in der Vergangenheit schon oft im Parc Fermé weinen. Dann aber meist, weil er Zweiter oder Dritter geworden war. Bei seinem Sieg am Sonntag in der Superbike TT kamen ihm aber aus Freude die Tränen. „Alle haben mittlerweile geglaubt, ich kann auf dem großen Motorrad nicht mehr gewinnen“, sagte er direkt nach seinem Sieg über sechs Runden. John McGuinness, dessen 23 Siege Dunlop eingeholt hat, war einer der Ersten, die Dunlop im Parc Fermé gratulierten. „Das bedeutet mir sehr viel“, so Dunlop. „Ich bin gegen John gefahren, als er auf dem Zenit seines Könnens war. Er ist gegen Joey gefahren. Er hat mir heute gratuliert, das war sehr emotional.“ In den letzten beiden Runden ließ es der Nordire „ruhiger“ angehen, pushte nicht mehr, sondern verwaltete seinen Vorsprung von etwas über 20 Sekunden. Im letzten Umlauf fuhr Peter Hickman mit einem Schnitt von 135,445 Meilen pro Stunde (217,98 km/h) knapp am Rundenrekord vorbei. Damit konnte sich der BMW-Pilot noch Rang 2 von Dean Harrison (Kawasaki) erobern. „Das Niveau ist einfach unglaublich“, lobte Dunlop die Konkurrenz. „Peter und Dean haben in den letzten Jahren die Latte höher gelegt, aber ich habe heute gezeigt, dass ich das auch kann. Ich habe immer gesagt, dass ich nicht auf den Rekord meines Onkels Joey schaue, dass mich das alles nicht interessiert. Aber jetzt, wo ich John eingeholt habe, ist das schon ein ganz besonderer Moment.“

BÖRNER

Mittlerweile hat Michael Dunlop 23 dieser Statuen gesammelt

Michael Dunlop hat bei Straßenrennen nicht nur seinen Onkel Joey verloren, sondern auch seinen Vater Robert und seinen Bruder William. Er fuhr den neuen Rennrekord für die Superbikes und sah das Ziel nach einer Stunde, 43 Minuten und 1,855 Sekunden – inklusive zweier Boxenstopps – was einem Gesamtschnitt von 131,832 mph (212,16 km/h) entspricht. Alle drei Piloten auf dem Podest fuhren einen 131er-Schnitt und lagen im Ziel nur um 18 Sekunden getrennt. Der Österreicher Julian Trummer fuhr auf 18 ins Ziel, Newcomer Erno Kostamo wurde 35. Der Bayer David Datzer musste nach zwei Runden mit gebrochenem Lenkungsdämpfer in der Box aufgeben. Der Franzose Matthieu Lagrive war im Mittwochstraining gestürzt und hatte kein Material mehr, um weiterzufahren. „Es tut mir leid, aber die TT und das Thema Motorrad ist für mich dieses Jahr gelaufen“, schrieb er an seine Fans.

Dieselben drei Sieger

Im ersten Supersport-Rennen hatte Dunlop am Samstagnachmittag ebenfalls nichts anbrennen lassen. Lediglich im ersten Sektor der ersten Runde war er nicht vorn, ab dann übernahm er das Zepter und machte sich aus dem Staub. Erneut waren es Hickman und Harrison, die die verbleibenden Podestplätze unter sich ausmachten. Harrison hatte mit seiner Yamaha R6 eigentlich schon wie der sichere Zweite ausgesehen, doch auf der letzten Runde konnte Hickman ihn noch um vier Zehntelsekunden schlagen. Trummer holte Rang 25.

Bei den Seitenwagen fuhren Ben und Tom Birchall einen neuen Rundenrekord mit einem Schnitt von 120,357 mph. Sie gewannen vor Peter Founds/Jevan Walmsley und John Holden/Maxime Vasseur. ■

BÖRNER

Ben und Tom Birchall: Die ungefährdeten Favoriten der Sidecars

RENNERGEBNISSE TOURIST TROPHY 2023

Supersport TT Race 1 (3. Juni 2023, 242,9 km, 4 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Michael Dunlop (GB)	Yamaha	1:11.22,090 h
2.	Peter Hickman (GB)	Triumph	+12,329 s
3.	Dean Harrison (GB)	Yamaha	+12,723 s
4.	Jamie Coward (GB)	Yamaha	+54,000 s
5.	Davey Todd (GB)	Honda	+56,836 s
6.	James Hillier (GB)	Yamaha	+1.32,634 m
25.	Julian Trummer (A)	Yamaha	+5.33,931 m

Sidecar TT Race 1 (3. Juni 2023, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer/Beifahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB)	Honda LCR	56.53,768 m
2.	Peter Founds/Jevan Walmsley (GB/GB)	Honda LCR	+24,067 s
3.	John Holden/Maxime Vasseur (GB/F)	Yamaha LCR	+3.18,952 m
4.	Steve Amsden/Mathew Ramsden (GB/GB)	Honda LCR	+3.22,503 m
5.	Gary Bryan/Philip Hyde (GB/GB)	Honda Baker	+3.35,164 m
6.	Daryl Gibson/Tom Christie (GB/GB)	Suzuki CES	+3.37,595 m
7.	Wayne Lockey/Matthew Rostron (GB/GB)	Honda LCR	+5.40,086 m

Superbike TT (4. Juni 2023, 364,350 km, 6 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit
1.	Michael Dunlop (GB)	Honda	1:43.01,855 h
2.	Peter Hickman (GB)	BMW	+8,233 s
3.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+18,093 s
4.	James Hillier (GB)	Yamaha	+2.18,382 m
5.	Jamie Coward (GB)	Honda	+2.28,822 m
18.	Julian Trummer (A)	Honda	+7.21,322 m
41.	David Datzer (D)	Yamaha	+1 Rde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHER

Im Sand von Kegums fuhr Jeffrey Herlings zum Doppelsieg

„The Bullet“ kommt

Beim achten WM-Lauf der Motocross-WM in Kegums hatte KTM-Star Jeffrey Herlings leichtes Spiel mit seinen härtesten Kontrahenten Jorge Prado (Gas-Gas) und Romain Febvre (Kawasaki). „The Bullet“ gewann beide Läufe klar und verkürzte den Rückstand auf Tabellenführer Prado. In der MX2-Klasse übernahm mit Kay de Wolf der designierte Nachfolger von Herlings mit einem Doppelsieg die WM-Führung.

Von: **Frank Quatember**

Seit 2009 wird auf der sandigen Strecke „Zelta zirgs“ unweit der lettischen Hauptstadt Riga um WM-Punkte gefahren. Kegums ist fester Bestandteil des WM-Kalenders. Beim Qualifying am Samstag schien zunächst die Sonne für Startsieger Ruben Fernández auf der Werkshonda, doch Jeffrey Herlings ging noch in der Startrunde am Spanier vorbei in Führung. Trotz spätem und erheblichem Druck von Jorge Prado am Hinterrad rettete Herlings den Sieg mit einer halben Sekunde ins Ziel und setzte damit das erste Ausrufezeichen des Wochenendes.

In der Nacht zum Sonntag begann es zu regnen, und die Karten wurden neu gemischt. Die Strecke war nun äußerst rutschig und verlangte vor allem in Lauf 2 artistische Fähigkeiten von den Piloten. Das interessierte aber Jorge Prado zunächst wenig. Der Galicier schoss in Lauf 1 schwerelos zu Holeshot Nummer 7 in dieser Saison, gefolgt von Landsmann Fernández. Auf Position 3 lauerte aber bereits Herlings, der gut um die Startkurve gecruist war, keine Zeit verlor und blitzschnell mit Ruben Fernández den ersten Spanier kassierte.

WM-Comeback für Jacobi

Frankreich-Sieger Jeremy Seewer (Yamaha) und Romain Febvre waren vom Startcrash betroffen und mussten sich mühsam nach vorn arbeiten. An der Spitze tobte der Länderkampf Spanien – Niederlande, und als Erster eröffnete „The Bullet“ die Jagd auf Prado. Doch in Runde 8 verlor er kurz die Kontrolle über die KTM, das Vorderrad rutschte weg und bei mehr als sieben Sekunden Rückstand war nun der „Beast Mode“ gefordert! In Runde 14 folgte der Showdown. Herlings klebte förmlich am Spanier, der sich verzweifelt, aber umsonst wehrte. Herlings war der Chef im Ring und drückte Prado robust in den Anlieger. Der Holländer, der zwei Wochen zuvor etliche Punkte in Frankreich liegen ließ, brachte den Laufsieg sicher über den Zielsprung. Hinter Prado und Fernández folgten mit Coldenhoff und Vlaanderen zwei weitere Niederländer in den Top 5. Henry Jacobi feierte auf der Sarholz-KTM mit Rang 12 ein feines Comeback beim ersten WM-Start 2023.

> „Ich hatte große Angst wegzurutschen. Jetzt freue ich mich auf Teutschenthal.“
>
> GP-Sieger Jeffrey Herlings

Achter Holeshot für Prado

Nichts Neues brachte der Start zu Lauf 2, der natürlich an Prado ging. Die Strecke war nun schlammig und gefährlich. Um ein Haar wäre Herlings das Opfer gewesen, der nach der Startkurve als Zweiter heftig ins Schlingern kam und sich nur mit einem akrobatischen Manöver retten konnte. Auf P3 folgte überraschend der Schweizer Valentin Guillod, der aber umgehend seinen Rhythmus verlor und bis Rang 8 durchgereicht wurde.

Romain Febvre war diesmal gut vom Gatter weggekommen und passierte den verdutzten Herlings noch in der Startrunde. Einmal im Flow, übernahm der kleine Franzose in Runde 4 die Spitze vom machtlosen Prado mit einem äußerst eleganten Manöver. Nun hatte der WM-Leader zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

kämpfen, wurde kurz darauf auch von Herlings passiert und verlor wichtige Punkte. Dem Sandkönig wuchsen Flügel und Febvre wurde nervös, sein Vorsprung schmolz im Rekordtempo. Herlings ging dabei volles Risiko, entging nur um Haaresbreite einem heftigen Abflug und holte sich den Lohn in Runde 13 mit dem alles entscheidenden Manöver gegen Febvre. „Ein hartes Stück Arbeit“, so Herlings ehrlich nach Rennschluss. „Ich hatte in Lauf 2 große Angst wegzurutschen und habe es gerade noch so gerettet. Jetzt freue ich mich auf Teutschenthal.“

Jorge Prado war sichtlich geknickt ob der verlorenen Punkte. „Ich bin nicht glücklich mit meinem Fahren heute. Lauf 1 hätte ich gewinnen müssen und im zweiten ging es nur noch ums Überleben.“

Es ging vor allem darum, wer von den Verfolgern die verletzungsbedingte Abwesenheit von Top-Favorit Jago Geerts nutzen würde, um das „Red Plate“ des WM-Führenden zu übernehmen. Die Frage wurde eindeutig beantwortet, denn Husky-Pilot Kay de Wolf ließ sich im geliebten Sand nicht lumpen und kassierte satte 60 Punkte in den drei Wertungsläufen in Kegums. In Lauf 1 sahen die zahlreichen Fans mit Regenschirmen bewaffnet einen spannenden Zweikampf zwischen Thibault Benistant (Yamaha) und de Wolf, den der lange Holländer knapp aber verdient für sich entschied.

Coenen diesmal gestürzt

Auf den Plätzen folgten Teamkollege Roan van de Moosdijck, Liam Everts sowie Andrea Adamo. Im zweiten Lauf hatte zunächst Teen-Sensation Lucas Coenen die Führung inne, gefolgt von den Teamkameraden de Wolf und van de Moosdijck. Der 16-Jährige warf den Sieg durch einen Sturz in Runde 13 weg. Kay de Wolf bedankte sich und fuhr zum Tagessieg inklusive WM-Führung. Hier folgten ihm Adamo und Benistant, während Jago Geerts bereits kurz nach dem Frankreich-GP am Handgelenk operiert wurde und voraussichtlich erst zum Lauf Ende Juni in Indonesien wieder in den Titelkampf eingreifen kann. Auch Simon Längenfelder arbeitet derzeit hart am Comeback. Mit der Rückkehr des 19-jährigen Franken, der sich Anfang Mai im Training den rechten Arm brach, könnte es noch bis zum Tschechien-GP Mitte Juli in Loket dauern. ■

ARCHER

Das Duell: Herlings (#84) hatte Prado schnell abgeschüttelt

HUSQVARNA

Geerts’ Abwesenheit genutzt: Neuer WM-Leader Kay de Wolf

MOTOCROSS-GP LETTLAND/MXGP

Kegums (LV): 4. Juni, 8. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 11 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet,
26 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	35.11,973 min = 51,870 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 7,706 s
3.	Ruben Fernández (E)	Honda	17	+ 20,582 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 23,630 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 25,870 s
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 28,722 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 29,871 s
12.	Henry Jacobi (D)	KTM	17	+ 1.37,625 min
14.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.43,383 min
15.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1.45,637 min

Kegums (LV): 4. Juni, 8. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 11 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet,
24 gewertet, 16 Runden à 1,790 km (= 28,640 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	35.18,867 min = 48,660 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 4,972 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	16	+ 19,776 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	16	+ 37,993 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 46,222 s
6.	Alberto Forato (I)	KTM	16	+ 1.08,090 min
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	16	+ 1.19,129 min
8.	Valentin Guillod (CH)	Honda	16	+ 1.34,718 min
12.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 2.14,969 min
16.	Tom Koch (D)	KTM	15	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	393 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	378
3.	Romain Febvre	306
4.	Ruben Fernández	294
5.	Jeremy Seewer	273
6.	Glenn Coldenhoff	260
7.	Calvin Vlaanderen	260
11.	Valentin Guillod	181
18.	Tom Koch	66
21.	Maximilian Spies	45

1.	GasGas	399 Punkte
2.	Yamaha	395
3.	KTM	393

MOTOCROSS-GP LETTLAND/MX2

Kegums (LV): 4. Juni, 8. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 11 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet,
23 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	35.05,271 min = 52,035 km/h
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 1,000 s
3.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 29,021 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 34,752 s
5.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 37,400 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 49,055 s
7.	Isak Giftig (S)	GasGas	17	+ 57,556 s
8.	Mikkel Haarup (DK)	KTM	17	+ 1.15,373 min
9.	Oriol Oliver (E)	KTM	17	+ 1.20,869 min
12.	Mike Gwerder (CH)	KTM	17	+ 2.11,953 min

Kegums (LV): 4. Juni, 8. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 11 Grad. **2. Lauf:** 22 Fahrer gestartet,
22 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	36.29,270 min = 50,039 km/h
2.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 6,199 s
3.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 14,909 s
4.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 29,168 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 32,844 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 45,805 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	KTM	17	+ 48,062 s
8.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 49,030 s
9.	Oriol Oliver (E)	KTM	17	+ 1.22,772 min
12.	Mike Gwerder (CH)	KTM	17	+ 2.00,785 min

WM-STAND MX2

1.	Kay de Wolf	367 Punkte
2.	Andrea Adamo	355
3.	Thibault Benistant	348
4.	Jago Geerts (B)	319
5.	Roan van de Moosdijk	303
6.	Liam Everts	273
7.	Simon Längenfelder (D)	259
8.	Kevin Horgmo	232
22.	Mike Gwerder	32
37.	Marcel Staufer	7

1.	Yamaha	435 Punkte
2.	Husqvarna	390
3.	KTM	366

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Finale: Vaculik vor Madsen, Zmarzlik und Holder

FIMSPEEDWAY.COM

Déjà-vu für Vaculik

Martin Vaculik brillierte mit einem unglaublichen Endspurt im dritten Speedway-GP dieser Saison und wiederholte seinen Vorjahressieg im Marketa-Stadion. Weltmeister Bartosz Zmarzlik wurde nur Letzter im Finale.

Von: **Andreas Fahldiek**

Die vermeintlichen Herausforderer des Titelverteidigers Bartosz Zmarzlik aus Dänemark und Polen hatten sich bei den ersten beiden GP in Gorican und Warschau allesamt nicht mit Ruhm bekleckert und lagen weit abgeschlagen im Gesamtklassement auf den Plätzen 10 bis 14. In Prag war jedoch ein Aufwärtstrend zu erkennen.

Bei den Polen lieferte Patryk Dudek seine bislang beste GP-Vorstellung in diesem Jahr ab. Erst im ersten Halbfinale war für Dudek Schluss, nachdem er lange Zeit wie der sichere Laufsieger aussah, ehe sich die Ereignisse in diesem Heat überschlugen und er nur Letzter wurde. Maciej Janowski startete ebenfalls sehr gut ins Rennen, fiel dann aber deutlich ab. „Heute fühle ich mich besser. Ich habe hart gearbeitet. Und ich erkenne aber meine Fehler“, so der Wroclaw-Star. Bei den Dänen konnte einzig Leon Madsen überzeugen. Der 34-Jährige, der zuvor nie einen Hehl aus seinen Titelambitionen machte, stand erheblich unter Druck. Er fuhr – bis auf seine null Punkte in Heat 18 – ein überzeugendes Rennen. Nach seinem furiosen Sieg im zweiten Halbfinale über Zmarzlik war der Däne Favorit für den Endlauf.

Vaculik wie im Vorjahr

Aber das Finale wurde zum Triumphzug von Martin Vaculik. Der Slowake fuhr einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg heraus und wiederholte damit seinen Vorjahreserfolg an gleicher Stelle. Madsen hatte nie eine Chance, Vaculik zu passieren. „Ich bin sehr froh, dass ich auf’s Podium fahren konnte. Es war nicht mein bester Start im Finale. Ich war heute in guter Form. Wir haben viel in den Wochen nach Warschau gearbeitet. Und man konnte heute die Auswirkungen sehen. Ich freue mich sehr, wieder im Spiel zu sein und hoffe, dass es so weitergeht“, so Madsen nach dem Rennen.

Vaculik wiederholte nach dem Rennen immer wieder, wie sehr er Prag liebt und auch diese Bahn.

Weltmeister Zmarzlik schaffte diesmal nicht, auf das Treppchen zu fahren. Merklich enttäuscht war er darüber nicht, zumal er jetzt die Gesamtwertung allein mit drei Punkten Vorsprung anführt: „Ich bin froh, dass ich in Prag zum dritten Mal im Finale stand. Ich habe mein Mindestziel erreicht und darüber sollte ich glücklich sein“, so der Pole.

Bei den Briten bewiesen einmal mehr Dan Bewley und Robert Lambert ihre Klasse. Beide scheiterten nur knapp in ihren Semifinales. Tai Woffinden war nach einem Laufsieg in Heat 1 nur noch ein Schatten seiner selbst. Er konnte beziehungsweise wollte sein Abschneiden nicht kommentieren: „Es ist so, wie es ist“. Von den Australiern konnte einzig Jack Holder überzeugen. Nach seinem dritten Platz im Finale liegt er nur noch acht Punkte im Gesamtklassement hinter Zmarzlik.

Jason Doyle wirkte übermotiviert und scheiterte nach den Vorläufen. Dieser GP war – unerwartet – einer der besten in Prag überhaupt. Eine gut präparierte 353-Meter-Bahn ließ etliche spektakuläre Manöver zu.

SPEEDWAY-WM

Prag (CZ), 3. Juni

1.	Martin Vaculik (SK)	9 Punkte
2.	Leon Madsen (DK)	10
3.	Jack Holder (PL)	10
4.	Bartosz Zmarzlik (PL)	11
5.	Dan Bewley (GB)	13
6.	Fredrik Lindgren (S)	9
7.	Patryk Dudek (PL)	9
8.	Robert Lambert (GB)	8
9.	Jason Doyle (AUS)	8
10.	Maciej Janowski (PL)	8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	50 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	47
3.	Jack Holder	42
4.	Martin Vaculik	41
5.	Jason Doyle	36
6.	Robert Lambert	32
7.	Dan Bewley	32
8.	Leon Madsen	30
9.	Tai Woffinden (GB)	24
12.	Max Fricke (AUS)	24

FIMSPEEDWAY.COM

Vorjahressieg wiederholt: Vaculik

Cierniak gewinnt SGP2

Der nächste GP findet bereits am kommenden Samstag im mecklenburgischen Teterow statt. Tags zuvor fand der erste von drei SGP2-Läufen der U21-WM im Marketa-Stadion statt. Trotz eines spektakulären Highspeed-Sturzes auf der Gegengeraden in Lauf 20 konnte Titelverteidiger Mateusz Cierniak aus Lublin das Halbfinale und das Finale in eindrucksvoller Weise für sich entscheiden. Einziger deutscher Teilnehmer war Norick Blödorn. Der Belle-Vue-Liebling kam aber über ein insgesamt enttäuschendes 2-2-0-1-1 nicht hinaus. Zu schlecht waren zumeist seine Starts, zu unentschlossen wirkte er teils in entscheidenden Momenten, als er unter Druck stand. Die SGP2-Serie wird am 23. Juni im polnischen Gorzow fortgesetzt. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am ersten Tag Sieger, am zweiten im Hospital: Josep Garcia

FUTURE7MEDIA

Enduro-WM Skövde

Freud und Leid

Beim vierten Lauf der Enduro-Weltmeisterschaft im schwedischen Skövde knüpfte der Spanier Josep Garcia am ersten Tag an seinen Erfolg von der Vorwoche an. Doch am zweiten Tag landete der KTM-Fahrer statt auf dem Podium im Krankenhaus.

Von: **Robert Pairan**

Beim vorabendlichen Supertest hatte Freeman auch am ersten Tag zunächst die Führung inne, und es dauerte einige Zeit, bis Garcia vor der letzten Runde endlich selbst die Spitze übernehmen und seinen zweiten Gesamtsieg einfahren konnte.

So war es auch am zweiten Fahrtag: Freeman ging zunächst in Führung, wurde dann aber auch zur Halbzeit von Garcia eingeholt. Der Spanier baute seinen Vorsprung immer weiter aus, stürzte dann aber im Enduro-Test so heftig, dass er mit gebrochenem Schlüsselbein das Rennen vorzeitig beenden musste. Damit war der Weg frei für Ex-Champion Steve Holcombe, den Beta-Teamkollegen von Freeman. Er konnte in der drittletzten Prüfung die Führung übernehmen und bis ins Ziel verteidigen: „Die Prüfungen waren lang und hart, und heute habe ich versucht, geduldig zu bleiben. In der letzten Runde hat sich das dann ausgezahlt."

Podium in britischer Hand

Freeman wurde Zweiter, und auf dem dritten Platz landete Honda-Pilot Nathan Watson, womit das Podium komplett in britischer Hand war.

Nachdem Luca Fischeder am ersten Tag noch unter Wert geschlagen wurde, lief es am zweiten Tag besser, und der Sherco-Fahrer kam auf Gesamtrang 12, womit er auf dem vierten Platz in der E3-Klasse knapp am Podium vorbeischrammte.

Bei den Junioren machten die Lokalmatadoren aus Schweden die ersten Plätze unter sich aus,

FUTURE7MEDIA

Sieg am zweiten Tag: Holcombe

und so blieben für den Deutschen Jeremy Sydow nur die Plätze 4 und 6, was in der Junioren-1-Klasse trotzdem das Treppchen und den zweiten bzw. dritten Platz bedeutete. Sydow ist weiterhin Zweiter in der WM-Wertung seiner Klasse. Dass er den aktuell Führenden schlagen kann, hat er fast schon am ersten Tag bewiesen, als er in Führung liegend in der letzten Sonderprüfung hängen blieb und knapp den Tagessieg verlor.

Der Österreicher Werner Müller gewann an beiden Tagen die Senioren-Wertung in der Open-Klasse. ■

ENDURO-WM

Skövde (S), 1. Tag, 3. Juni

1.	Josep Garcia (E), KTM	1:28.39,67
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+8,86 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+28,08 s
4.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.06,46 m
5.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.12,19 m
6.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+1.15,83 m
7.	Zachary Pichon (F), Sherco	+1.26,094 m
8.	Theo. Espinasse (F), Beta	+1.31,57 m
9.	Jamie McCanney (GB), HVA	+2.12,19 m
24.	Luca Fischeder (D), Sherco	+4.03,77 m

Skövde (S), 2. Tag, 4. Juni

1.	Steve Holcombe (GB), Beta	1:29.59,33
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+7,83 s
3.	Nath. Watson (GB), Honda	+22,37 s
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+26,11 s
5.	Theo. Espinasse (F), Beta	+1.19,93 m
6.	Zachary Pichon (F), Sherco	+1.34,25 m
7.	Sam. Bernardini (I), Honda	+1.51,96 m
8.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+1.54,92 m
9.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.01,36 m
12.	Luca Fischeder (D), Sherco	+2.18,25 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 8 von 14 Tagen

1.	Brad Freeman	151 Punkte
2.	Steve Holcombe	127
3.	Josep Garcia	112
4.	Andrea Verona	108
5.	Hamish Macdonald	81
6.	Nathan Watson	67
7.	Zachary Pichon	62
8.	Theophile Espinasse	61
9.	Matteo Cavallo	44
19.	Luca Fischeder	12

NACHRICHTEN

HERZSCHLAGFINALE IN BIELEFELD

In einem Jahrhundert-Herzschlagfinale gewann in Bielefeld der Brite Chris Harris das erste Semifinale der Grasbahn-EM vor dem Niederländer Romano Hummel. Nach einer Aufholjagd von Hummel wechselte die Führung in jeder Kurve. Kein Deutscher erreichte den Finallauf. Lediglich Lukas Fienhage (7.) und als Letzter Stephan Katt (9.) qualifizierten sich für das Finalrennen in Werlte am 22. Juli. Ex-Weltmeister Jannick de Jong (NL) wurde Dritter.

DÄNE GOLDHELMSIEGER IN BROKSTEDT

Der Däne Mads Hansen gewann das Goldhelm-Speedwayrennen in Brokstedt mit 13 Punkten vor seinem Landsmann Thomas Sörensen (12) und Kevin Wölbert (10). Michael Härtel wurde Sechster, Lukas Baumann Zehnter.

LAWRENCE ZUM ZWEITEN

Ohne den verletzten Chase Sexton (Honda) wurde am Samstag in Hangtown (Kalifornien) der 2. Lauf der US-MX Nationals gestartet. Sieger wurde erneut der junge Aussie Jett Lawrence (3-1, Honda) vor dem Franzosen Dylan Ferrandis (2-3, Yamaha) und KTMs Cooper Webb (4-2). Lawrence führt die Meisterschaftswertung mit der Idealpunktzahl 100 vor Ferrandis (82) und Webb (74).

GP IN TETEROW SAFE

Der MC Bergring Teterow ist Spekulationen entgegengetreten, der Speedway-GP am kommenden Samstag (10.06.) könne abgesagt werden, nachdem das offene Rennen am Pfingstsamstag wegen des desolaten Bahnzustandes abgebrochen werden musste. Man bediene sich des ehemaligen Race Directors Ole Olsen und einer polnischen Fachfirma, um das Oval rechtzeitig „GP-fit" zu machen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Spider 1600 Duetto, Bj. 7/1967, 68759 km, 80 kW (109 PS), rot, H-Kennz., Holzlenkrad, Classic Data Gutachten 1-2, VB 64.800,- €. 70794 Filderstadt, Tel. 0171/4532070

mehr: motor-klassik.de Nr. 60203

BMW

1960 BMW 502 Lim., 1. Hand, 1. Lack und 1. Leder, Matching Numbers, Faltdach, Originalzustand! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

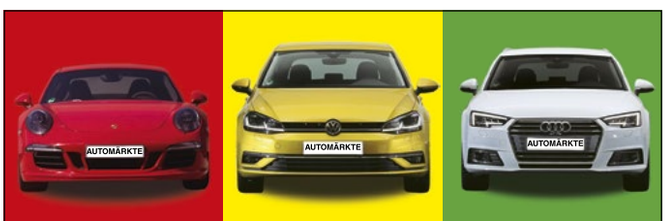
BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

BMW Alpina

2003 BMW Z8 Alpina, 1 von 555, 55000 km, silber / schwarz, mit Hardtop, Preis: 328.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Dodge

Charger 66, 5,2L, 230 PS, 1.Hd., 26470 mls, H-Gutachten, TÜV, Felgen, Reifen, Stoßdämpfer & Inspektion neu, orig.Zustand, nur 34.500,- €. Tel. 0152/29362733



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Ferrari

California 2+2, 12/2011, orig. 15800 km, nero daytona, Leder beige, alle KD´s bei Ferrari, perfekt, 129.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60214

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maybach

1937 Maybach SW 38 Cabriolet D, vollrestauriert, original Gläser Karosse, 1 von 178, seltener Rechtslenker! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Mercedes

SLS AMG 6.2 V8 Roadster, Bj. 2012, 42100 km, deutsches Fzg., Bestzustand, 179.900,- €, Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60215

280SE, Bj. 9/1969, 12232 km, 118 kW (160 PS), braun, 6 Zylinder, H-Kennz., Leder, Klima, 170.000,- €. 40237 Düsseldorf, Tel. 0177/3676234

mehr: motor-klassik.de Nr. 60262

300 SE Cabrio, 1964, 102500 km, ex CH, seit 1983 in 2. dt. Hd., Matching Nr., gr. KD+H-Kennz. neu, 139.900,- €, Inz. mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60219

Morgan

Plus 8, Bj. 10/1990, 117000 km, 140 kW (190 PS), grün britisch racing green, 3 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Leder, VB 49.900,- €. Th. Schubert, 80796 München, schubert@besure.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 60209

Porsche

Carrera RS 2.7, EZ 5/73, signalgelb, Carrera G 2.7, EZ 9/73, grandprix-weiss, seit über 20 Jahren im Besitz, kein Import, aus Altersgründen zu verkaufen, VB 650.000,- €. carrera2.7sell@gmx.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

997 Carrera Coupé, 14000 km, unfallfrei, 1. Hd., EZ 09/2006, Saison, Schalter, Sportsitze, SportChrono, Traumzustand: 78.450,- €. Köln, Tel. 0151/15029221

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60284

911, Wanddekoration aus Orig. Karosse, Rarität. VB 6.400,- € 73630 Remshalden, Tel. 0162/2125936

mehr: motor-klassik.de Nr.123456

997 Carrera 4S Coupé PDK, 23000 km, unfallfrei, EZ 10/2008, Saison, Autom., Sport+, scheckh.gepfl. PZ, TopZustand: 86.600,- €. Hamburg, Tel. 0151/15029221

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60285

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

www.Rennsportshop.com

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN
• Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
• Cabrioverdeckleitungen
• Benzinschläuche • Stahlflexleitungen
07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

VW

Golf GTI Clubsport S, EZ 12/2016, limitiert Nr. 26/400, 310 PS, 16000 km, schwarz, Neuzustand, 52.900,- € (MwSt. awb.). Arnstadt Kristall GmbH, Bierweg 27, 99310 Arnstadt, Tel. 03628/66000

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 26/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Kompaktes Layout: In der IndyCar-Boxengasse von Detroit stand eine Hälfte des Feldes links, die andere Hälfte rechts

Kein Rennsport

zum DTM-Saisonstart MSa 24/2023

Ich habe mir am Samstag und Sonntag die DTM auf Pro7 angeschaut – und das war auch das letzte Mal. Das liegt erst einmal am Gequatsche von Herrn Mielke, der sich sehr oft wiederholt. Dann an den Zuladungen mit Gewichten für die ersten drei. Das gehört verboten. Das ist kein Rennsport mehr.

Gerhard Schenk
D-57537 Forst

Wenn man den Fernseher einschaltet und feststellt, dass es doch nicht der Porsche-Markenpokal ist, dann ist die DTM nicht mehr das, wofür die Serie mal stand. Einzig der M4 von BMW hat noch annähernd mit dem „T“ des Kürzels DTM zu tun. Insbesondere Marken wie Ferrari, Lamborghini und Porsche gehören klassisch auf die GT3-Langstrecke. Und nicht in die DTM. Hier sollten nur Marken fahren, die auch auf der Straße etwas mit Tourenwagen (Personenkraftwagen aus der „Großserienproduktion“) gemeinsam haben. Also zurück zur Basis. Am liebsten eine DTM nach TCR-Reglement. Und ohne eine BOP, die eh meist nie gerecht ist. Hat man früher auch nicht benötigt.

Thorsten Eilers
D-38640 Goslar

Strafen für BOP-Trickser

zum 24h-Rennen Nürburgring MSa 22/2023

Ich bin begeisterter Motorsportgucker und freue mich über DTM oder z. B. die 24 h auf dem Nürburgring. Es nervt mich aber, dass es mittlerweile nur noch um die BOP-Einstufung geht. Mercedes und Audi bummeln in den für die BOP-Einstufung entscheidenden Rennen immer fröhlich vor sich hin, und Ferrari hat dieses Jahr den BOP-Bonus schlechthin bekommen. Plötzlich zum Rennen werden die dann schnell! Nur BMW erscheint mir immer zu „blöd“ bzw. ehrlich und kämpft dann im Rennen. Die BOP muss zwingend anders reglementiert werden, und es muss, wie Bianca Leppert geschrieben hat, bei zu großen Abweichungen Strafen geben.

René Kurdys
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 07. Juni		
18.45	WEC 24h Le Mans, Qualifying 1 **LIVE**	Eurosport 2*
21.45	WEC 24h Le Mans, 2. Freies Training **LIVE**	Eurosport 2*
Donnerstag, 08. Juni		
19.45	WEC 24h Le Mans, Hyperpole **LIVE**	Eurosport 2*
21.45	WEC 24h Le Mans, 4. Freies Training **LIVE**	Eurosport 2*
Samstag, 10. Juni		
10.40	MotoGP Mugello, Qualifying **LIVE**	Servus TV
11.45	WEC 24h Le Mans, 5. Freies Training **LIVE**	Eurosport 2*
12.40	Moto3-WM Mugello, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.45	GT Masters Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
13.45	Moto2-WM Mugello, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.45	WEC 24h Le Mans, kompl. Rennen **LIVE**	NITRO
14.55	WEC 24h Le Mans, Startphase **LIVE**	ORF 1/ES 2*
15.00	MotoGP Mugello, Sprintrennen **LIVE**	Servus TV
17.30	WEC 24h Le Mans, Rennen **LIVE** (Forts.)	Eurosport 1
Sonntag, 11. Juni		
10.20	Motorrad-WM Mugello, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.45	Erzbergrodeo, Vorber. & Start **LIVE**	Servus TV
12.15	Moto2-WM Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.45	GT Masters Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
12.55	Erzbergrodeo, Rennen **LIVE** (Forts.)	Servus TV
13.50	MotoGP Mugello, Rennen **LIVE**	SRF info
14.00	MotoGP Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
ca. 14.20	WEC 24h Le Mans, Schlussphase **LIVE**	ORF 1/ES 2*
14.45	Erzbergrodeo, Rennen **LIVE** (Forts.)	Servus TV
21.00	NASCAR Cup Series, Sonoma **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 12. Juni		
ab 08.30	MX-WM Teutschenthal, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
Dienstag, 13. Juni		
20.00	Speedway-WM, Teterow (Zus.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Samstag, 10. Juni		
10.40	Motorrad-WM Mugello, der Samstag **LIVE**	servustv.com
14.50	Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 11. Juni		
10.20	Motorrad-WM Mugello, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
11.00	TCR WT Vallelunga, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.50	Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
15.50	TCR WT Vallelunga, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
09./10.06.	DRM Rallye ADAC Mittelrhein, Föhren	D
10./11.06.	Sportwagen-WM, 24h von Le Mans	F
10./11.06.	ADAC GT Masters/Porsche-Festival, Hockenheim	D
10./11.06.	NASCAR Xfinity/Cup, Sonoma	USA
11.06.	TCR World Tour, Vallelunga	I
Motorrad		
08.06.	Straßenrennen, Isle of Man Tourist Trophy	GBM
08.06.	Sandbahnrennen, Altrip	D
08.06.	Speedway, Olching	D
08.–11.06.	Hardenduro-WM, Erzbergrodeo	A
09.–11.06.	Supermoto-WM & -DM, St. Wendel	D
10.06.	Speedway-WM, Teterow	D
10./11.06.	Trial-WM, Baldasserona	SMR
11.06.	Motorrad-WM, Mugello (+ MotoE)	I
11.06.	Motocross-WM, Teutschenthal	D
11.06.	Seitenwagen-Cross-WM, Lange	EST

Vorschau

XPB

24h-Rennen Le Mans: Der Langstrecken-Klassiker feiert 100. Geburtstag

ADAC

ADAC GT Masters: Saisonstart in Hockenheim mit neuen Teams und Fahrern

TCR

TCR World Tour: Die internationale Tourenwagen-Szene reist nach Vallelunga

DUCATI

MotoGP: Wird Weltmeister Francesco Bagnaia Ducatis Heim-GP wieder gewinnen?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sport auto AWARD 2023

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

JETZT SCHNELL DIE SPORTLICHSTEN AUTOS 2023 WÄHLEN UND MIT ETWAS GLÜCK EIN JAHR LANG EINEN TRAUMWAGEN KOSTENLOS FAHREN.*

Fahrzeug-Abbildung entspricht nicht dem Gewinnerfahrzeug.

*Noch mehr Speed, noch mehr Sport: Der Gewinn besteht in der Übernahme der mtl. Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuern, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtung des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

ViveLaCar KW LIQUI MOLY

Teilnahmemöglichkeit und -bedingungen im aktuellen Heft.
Jetzt im Handel oder hier bestellen: sportauto.de/lesen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.